Anno III - N. 1.

6 Gennaio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, gennaio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 1. (Servizio VII).

Servizio cumulativo colla ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza pei trasporti di bestiame a vagone completo a piccola velocità accelerata e pei trasporti di merci e veicoli a piccola velocità ordinaria.

1. Di conformità ad accordi intervenuti col Consorzio delle Cooperative di Lavoro della provincia di Reggio Emilia, subconcessionario per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza con diramazione Barco-Montecchio, a partire dal 1° Gennaio 1910 viene attivato, pel transito di Reggio Emilia, il servizio cumulativo pei trasporti di bestiame a vagone completo a piccola velocità accelerata, nonchè pei trasporti di merci e veicoli a piccola velocità ordinaria, fra le Ferrovie dello Stato (compresa la linea Cerignola stazione-Cerignola Città) ed il tronco Reggio Emilia-Barco-Montecchio della predetta ferrovia.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso separato di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Ammistrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato (senza la sopratassa dell'1 % per gli Istituti di Previdenza).

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1903) saranno applicabili anche sul percorso della linea Reggio Emilia-Ciano in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della linea Reggio Emilia-Ciano dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

5. *Elenco delle stazioni della linea Reggio Emilia-Ciano e relative distanze dalla stazione di Reggio Emilia, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea di Reggio Emilia-Ciano, ammesse al servizio cumulativo, le relative distanze dalla stazione di Reggio Emilia, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato «*A*» al presente Ordine di Servizio.

6. *Documenti di trasporto.* — Le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Sono da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

7. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni della Ferrovia Reggio E.-Ciano si tasseranno pel percorso separato di ciascuna Amministrazione, e saranno istradati per il percorso fra le stazioni dello Stato e il transito di Reggio E., in base alle norme vigenti.

8. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni sarà applicato: per metà a favore delle Ferrovie dello Stato; per metà a favore della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano, fermo quanto, al riguardo, è stabilito per la linea Cerignola stazione-Cerignola Città.

9. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola stazione-Cerignola Città, quanto che sulla linea Reggio Emilia-Ciano.

10. *Sopratassa di transito.* — In compenso delle operazioni di scambio al transito di Reggio Emilia, sarà applicata a favore della Ferrovia Reggio E.-Ciano, su tutte le spedizioni in servizio cumulativo, una *sopratassa di transito* nella misura seguente:

Piccola Velocità accelerata	Bestiame	di 1ª, 2ª e 3ª classe per capo	L. 0.40
		di 4ª, 5ª e 6ª classe per capo	» 0.20
		minimo per spedizione	» 1.00
Piccola Velocità Ordinaria	Merci in collettame	per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L. 0.35
		minima per spedizione	» 0.10
	Merci a vagone completo	per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	L. 0.30
		minima per ogni vagone	» 1.50
Veicoli a due o quattro ruote		per ogni veicolo	L. 0.50
		minima per spedizione	» 1.50

11. *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato,

è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Reggio Emila-Ciano.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti nelle stazioni della ferrovia Reggio Emilia-Ciano, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, nella misura di lire 0,51 per tonnellata.

12. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

13. *Tassa e sopratassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., saranno da esigersi per ogni trasporto le prescritte tassa e sopratassa di bollo.

14. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazione al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Reggio E.-Ciano, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

15. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamante sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè la tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

16. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Non essendo la stazione di Reggio Emilia (Stato) ammessa al servizio interno della ferrovia Reggio Emilia-Ciano, i trasporti provenienti dalla Ferrovia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiate in servizio interno di detta ferrovia per la stazione di Reggio S. Stefano e consegnati alla stazione di Reggio Emilia (Stato) dal rappresentante della Ferrovia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Reggio E. (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico (compresi gli

assegni) a cura del Delegato della Ferrovia Reggio E.-Ciano, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della Ferrovia medesima.

Riguardo ai trasporti internazionali da e per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Reggio Emilia e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Reggio Emilia, per l'inoltro ad una stazione della Ferrovia Reggio E.-Ciano, se ne effettuerà quivi lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico (compresi gli assegni) a cura del rappresentante di detta ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia di Reggio E.-Ciano ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Reggio S. Stefano ed il rappresentante della ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Reggio-E. (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto, in base alle tariffe interne italiane ed estere, od in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta dal mittente;

c) i trasporti esclusi dalla convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio E.-Ciano, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia Per altro siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermedario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Reggio Emilia, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Reggio

Emilia e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'articolo 108 delle Tariffe.

17. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro verrà fatto a grande velocità, fino alla stazione di transito di Reggio Emilia, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) tra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

18. *Scambio del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall' una all'altra amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I carri della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano portano la sigla F. R. C. ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di transito per la quale avverrà il passaggio.

I carri passati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi tanto se carichi, che vuoti al transito di Reggio Emilia.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni, da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km. da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che il carro deve percorrere, per ritornare al transito di Reggio Emilia.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

19. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla convenzione, di cui al primo alinea del punto 18, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

20. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Reggio Emilia deve essere accertato in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la stazione di Reggio Emilia deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento modello H-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione di Esercizio della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano in Reggio Emilia.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

21. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Reggio Emilia, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

22. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

23. *Servizio nella stazione di Reggio Emilia.* — Nella stazione di Reggio Emilia non esiste la gestione merci pel servizio interno della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede soltanto alla tenuta della gestione di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

24. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Reggio Emilia, come stazione di transito colla ferrovia Reggio Emilia-Ciano dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.* », pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato *A* devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito,* si dovrà aggiungere la « Ferrovia Reggio Emilia-Ciano » coll'indicazione del transito di Reggio Emilia.

Inoltre nella nota (**) relativa alla stazione di Reggio Emilia a pagina 77 del *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*edizione 1° luglio* 1908), dovrà essere fatta dopo le parole « colle Ferrovie di Reggio Emilia » la seguente aggiunta: e colla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 1-1910.

Consorzio delle Cooperative di Produzione e Lavoro per la Ferrovia Reggio-Ciano.

Esercizio del Tronco Reggio S. Stefano-Barco-Montecchio.

Il servizio cumulativo ha luogo colle Ferrovie dello Stato e con la linea in esercizio speciale di Cerignola stazione – Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi							Distanze dal transito di
						Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità Ord.	Veicoli o Bestiame	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Reggio F. Stato
Reggio S. Stefano	Reggio E.-Barco-Montecchio	—	A(1)	P	V B	—	F	1	30	—	—	S L	3
Cavriago. . . .	Reggio E.-Barco-Montecchio	—	A(1)	P	V B	—	F	—	—	—	—	S L	10
Barco	Reggio E.-Barco-Montecchio	—	A(1)	P	V B	—	F	—	—	—	—	S L	14
Montecchio . . .	Reggio E.-Barco-Montecchio	—	A(1)	P	V B	—	F	1	30	—	—	S L	17

(1) Limitatamente ai trasporti di bestiame a vagone completo.

Ordine di Servizio N. 2. (Servizio VII, VIII e X).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi allegato 9 alle Tariffe e condizioni pei trasporti)

In seguito alla pubblicazione dell'allegato 9 alle Tariffe, opportunamente coordinato col Regolamento approvato col R. Decreto N. 74 del 21 gennaio 1906, si è provveduto all'unificazione di tutte le disposizioni riguardanti il trasporto delle materie pericolose e nocive, mediante l'*Istruzione per l'applicazione del detto allegato*, per uso del personale dirigente e degli addetti alle gestioni; mentre che per gli agenti incaricati della custodia, consegna e riconsegna delle merci, sorveglianza della manipolazione delle merci stesse e per i capi conduttori, capi frenatori e conduttori, vien provveduto con le *Norme per il trasporto delle materie pericolose e nocive* stampate in fascicolo a parte.

Per quanto riguarda poi il personale di trazione, i guardafreni ed i frenatori, si richiamano le disposizioni generali contenute nel paragrafo 10° parte C del Capitolo I delle Norme per la prevenzione degli infortuni e le disposizioni particolari dei paragrafi 11, 19, 20, 30 e 34 del successivo Capitolo II, nonchè le prescrizioni seguenti:

1. Quando eccezionalmente occorresse di procedere alla ricognizione di un carico o di effettuare riparazioni, od infine di eseguire manovre con locomotive di veicoli carichi d'esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, il personale di trazione verrà avvisato con mod. G. 40 dalla stazione.

2. Il personale di macchina che riceva avviso o si accorga altrimenti che in una stazione si sta procedendo alla ricognizione di un carico di esplosivi delle suddette categorie, sia che esso si trovi in servizio al treno col quale si effettua il trasporto, sia che presti servizio ad altro treno fermo su binari attigui, dovrà astenersi — durante tale ricognizione — dall'alimentare il fuoco, dal pulire o spazzare il forno, il ceneratoio, e la camera a fumo, mantenendo chiusi la porta del

forno e gli sportelli del ceneratoio. Il personale poi delle locomotive di passaggio sugli attigui binari, oltre osservare le cautele suddette, nelle vicinanze del luogo ove procedesi alla ricognizione di cui sopra dovrà tener chiuso il regolatore.

3. Le eventuali manovre dei carri contenenti materie esplosive dovranno effettuarsi con velocità non superiore al passo d'uomo, restando in ogni caso assolutamente vietate quelle a spinta.

4. È vietato introdurre nelle Officine o nelle squadre di rialzo veicoli riparandi ancora carichi delle materie ascritte alle categorie 12ª, 13ª e 14ª; si dovrà quindi prima procedere allo scarico delle materie stesse. Quando poi in via eccezionale occorresse riparare sui binari di stazione qualche veicolo carico di tali materie, anche gli operai addetti alle riparazioni dovranno essere avvertiti, a cura della stazione, delle cautele occorrenti.

5. Il frenatore incaricato dalla stazione con mod. G. 40 della custodia di un carro di esplosivi ne risponde sino alla riconsegna al personale di stazione, ritirandone regolare ricevuta a tergo del modulo stesso, tanto nel caso di riconsegna temporanea nelle stazioni di lunga fermata quanto nella riconsegna a termine di corsa, consegnandolo poi al capotreno per essere allegato al foglio di corsa.

Con la pubblicazione dell'Istruzione e delle Norme di cui si tratta, rimangono abrogate quelle analoghe delle cessate Amministrazioni, la Circolare (VIII) N. 31 del 1907 e gli Ordini di Servizio N. 107 del 1907, 199 del 1908 e 48 del 1909.

L'*Istruzione* sarà distribuita a cura del Servizio I agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 ed al personale delle gestioni; le *Norme* saranno distribuite agli agenti delle classi 8, 9, 10, 11, 14, 15, ai capi squadra alle merci, ai capi squadra manovratori e ai capi squadra magazzino. Le eventuali richieste future saranno poi rivolte al Servizio VI presso cui trovasi una piccola scorta delle anzidette pubblicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 16, 17, 27, 28, 30 e 33

Ordine di Servizio N. 3. (SERVIZIO VIII).

Servizio-Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 337-1909).

Dal 1° gennaio 1910, fino a nuovo avviso, non oltre però il 1° febbraio 1911, le Ferrovie Austriache accorderanno sul loro percorso, col pagamento delle tasse almeno per la portata del carro impiegato, ed *in via soltanto di rimborso*, i prezzi della loro eccezionale N. 24 P. V. anche alle spedizioni delle seguenti merci, effettuato in servizio diretto italo-austro-ungarico:

voce 726-1119. Corna di bue, bufalo, montone e simili (eccetto quelle di cervo), greggie, prive dell'anima, e punte di corna;

» 726ª-1119ª. Corna di bue, bufalo, montone e simili (eccetto quelle di cervo), in natura, intere o col nocciuolo in pezzi;

» 2471-1245. Unghie ed unghioni privi dell'anima o del nocciolo;

» 2471ª-1245ª. Unghie ed unghioni in natura o coll'anima interi od in pezzi;

» 2472-15. Unghie ed unghioni (cascami di), non atti a servire per lavori.

Tale concessione è accordata però alle seguenti condizioni:

1° Tutte le merci sopraindicate non debbono essere atte a servire per altri lavori, all'infuori della produzione del concime chimico;

2° Le spedizioni devono essere indirizzate ad una fabbrica di concime chimico in Italia;

3° Le spedizioni devono essere effettivamente ritirate, nella stazione destinataria italiana, da una fabbrica di concime chimico;

4° Deve essere ufficialmente certificato dalle stazioni destinatarie italiane, che le spedizioni siano effettivamente ritirate in una fabbrica di concime chimico.

Le domande di tali rimborsi dovranno essere presentate sempre, dalle Ditte mittenti dei trasporti stessi, alle Ferrovie Austriache, in appoggio al duplicato delle lettere di vettura ed al certificato indicato nella condizione 4ª sopra menzionata.

In riguardo a detti trasporti di corna e di unghie si è constatato che si verificano con frequenza, dall'Austria all'Italia, spedizioni di corna di bue, bufalo, montone e simili, greggie, miste ad unghie ed unghioni, le quali merci, sebbene talvolta prive dell'anima o del nocciuolo, risultano tuttavia, anche da un superficiale esame, guaste, scheggiate, difettose e comunque non atte a lavoro alcuno.

Tali trasporti vengono per lo più indirizzati a Fabbriche di concimi chimici, il che viene a confermare, che si tratta veramente di merce non atta ad altro uso che alla produzione del concime chimico.

Ad evitare inutili contestazioni si avverte che le spedizioni stesse devono, per la percorrenza italiana, essere tassate coi prezzi della classe 22 col minimo di 8 tonnellate, per assimilazione al corno (raschiatura e ritagli di) ed alle unghie ed unghioni (cascami di), non atti a lavori.

Ciò indipendentemente dalle tasse che devono essere applicate nelle percorrenze austro-ungariche in conformità a quanto è detto più sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 4. (Servizio VIII).

Servizio-Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 347-1909).

Col 1° gennaio 1910 la tariffa eccezionale svizzera N. 24 P. V., applicabile alle merci in genere da o per oltre mare, viene estesa ai trasporti in provenienza od in destinazione di *Savona marittima.*

Dalla citata data, pertanto, fra gli scali marittimi italiani abilitati a detta tariffa eccezionale, e risultanti dalla intestazione a pag. 434-*e* del 15° Supplemento italo-svizzero, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione dello scalo di Savona Marittima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Circolare N. 1. (SERVIZIO VII).

Specializzazione di 100 carri per trasporto marmi e norme per l'uso dei carri stessi.

Per i trasporti di marmo in partenza da Carrara, sono stati specializzati i seguenti 100 carri Serie P. della portata da 14 a 17 tonnellate:

620.121	620.516	620.941	650.119
122	518	945	120
149	530	959	122
152	536	972	127
158	546	990	130
167	565		142
168	566	621.104	164
169	585	136	222
175	592	149	319
178	598	156	348
185	701	183	370
191	702	186	426
197	707	194	458
232	723	197	469
305	724	255	516
314	732	313	536
329	741	316	570
333	743	319	643
337	744	335	774
338	753	336	785
366	768	772	863
374	902		958
378	908	650.017	983
384	917	106	986
397	922	107	
508	930	108	

Totale 100

Tali carri, come risulta dalle iscrizioni esistenti sulle fiancate, debbono esclusivamente servire pei trasporti di marmo, ed hanno residenza fissa a Carrara.

Le stazioni destinatarie dei trasporti di marmo effettuati sui detti carri dovranno, appena scaricati, rispedirli vuoti al Capo della stazione di deposito (Carrara), scortandoli con modulo G. 130.

Così pure, se a qualche stazione dovessero pervenire, per disguido od altro motivo, carri vuoti compresi fra i 100 sopra elencati, esse dovranno subito rispedirli al loro deposito di Carrara, nel modo anzidetto.

Quando i carri stessi escono riparati dalle Officine o dalle Squadre di Rialzo, il Capo stazione che li riceve in consegna dovrà senz'altro inviarli, scortati da mod. G. 130, a Carrara.

Distribuito agli agenti della classe 1, ai Capi Manovra e ai Manovratori.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO III - N. 2. 13 GENNAIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, gennaio 1910 — Tip. Dit a L. Cecchini — C-75

Errata-Corrige

—

Ordine di Servizio N. 360-1909 (Boll. 51). — Nella nota (**), alle parole « *derrate alimentari* » sostituire « *frutta e ortaggi* ».

Ordine di Servizio N. 5. (SERVIZIO IV).

Indennità agli agenti in servizio a Messina e sulla tratta Rosarno - Reggio Calabria - Melito Porto Salvo

(Vedi Ordine di Servizio N. 128-1909).

L'On. Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 29 dicembre 1909, ha deliberato che il trattamento speciale in favore degli agenti che prestano servizio a Messina e sulla tratta Rosarno - Reggio Calabria - Melito Porto Salvo, comprese, di cui l'Ordine di Servizio N. 128-1909 sia prorogato a tutto il 30 giugno 1910.

Ordine di Servizio N. 6. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 325-1908).

La Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto ha messo in vigore, col 1° gennaio 1910, una nuova tariffa, la quale annulla e sostituisce quella diramata coll'Ordine di Servizio N. 134-1903 (ex Rete Adriatica) e colla Istruzione N. 57-1903 (ex Rete Mediterranea).

Tale tariffa sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

Si fa presente intanto, che con la nuova tariffa anzidetta è stato esteso alla Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto il servizio a piccola velocità accelerata per i trasporti di bestiame.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 2. (Servizio VIII).

Istituzione del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Ovada - Nord.

(Vedi Ordine di Servizio N. 262-1908 e Circolare N. 162-1909).

Come da partecipazione avuta dalla Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane, dal 1° gennaio 1910 è stato istituito alla stazione di Ovada-Nord, della Ferrovia Alessandria-Ovada, il servizio dei trasporti a domicilio ai prezzi e alle condizioni indicate nell' allegato foglio.

Si dovranno, pertanto, eseguire le opportune aggiunte al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio ed aggiungere il 3° capoverso al punto 27 dell' Ordine di Servizio N. 262-1908 con le seguenti parole:

« Sulla Ferrovia Alessandria-Ovada il servizio di presa e « consegna a domicilio esiste soltanto nella stazione di Ovada « Nord e viene fatto in base ai prezzi indicati nella Circolare « N. 2 del 1910 ».

Inoltre, tanto sull' allegato *A* del detto O. S. 262-08, quanto a pag. 22 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1909), si dovrà cancellare nell'apposita colonna la lettera *D* di fronte al nome della stazione di Castellazzo Casalcermelli ed aggiungerla, invece, alla riga corrispondente alla stazione di Ovada Nord.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Trasporti a domicilio alla stazione di Ovada-Nord

Grande Velocità							Piccola Velocità			
Pacchi ferroviari (Tariffe speciali N. 1 e 11 G.V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione
presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0.10	—	0.10	0.10	0.50	0.70	0.25	0.25	0.70	0.25	0.25

Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da levarsi o da rendersi a domicilio nei piani superiori o nei locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata e per gli oggetti voluminosi sarà invece aumentata del 30 %.

Sono esclusi dal servizio a domicilio:

a) i colli indivisibili di un peso eccedenti i kg. 800,

b) i colli di lunghezza superiore a m. 6,50,

c) i foraggi non compressi,

d) il bestiame ed i veicoli,

e) i feretri,

f) le materie esplodenti appartenenti alle categorie 12ª, 13ª e 14ª.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Anno III - N. 3.

20 Gennaio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

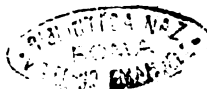
INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Per memoria.

Roma, gennaio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

LEGGE *n. 791 del 23 dicembre 1909, che proroga la facoltà accordata al Governo del Re dall'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, concernente provvedimenti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

La facoltà accordata al Governo del Re dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, N. 12, portante provvedimenti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908, è prorogata fino al 30 giugno 1910.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 dicembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO, BETTÒLO, SPINGARDI, SCIALOJA, DI SANT'ONOFRIO, DANEO, ARLOTTA, SALANDRA, RUBINI, LUZZATTI, GUICCIARDINI.

Visto, *Il guardasigilli* : SCIALOIA.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 1 del 3 gennaio 1910.

LEGGE *n. 2 del 2 gennaio 1910 concernente l'unificazione dei servizi marittimi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo 1.

I servizi marittimi e quelli ad essi immediatamente attinenti sono concentrati nel Ministero della marina.

Nulla però sarà innovato per i servizi contemplati dalla legge 31 gennaio 1901, N. 23, sulla emigrazione.

Articolo 2.

In esecuzione di quanto è disposto nell'articolo precedente, il Governo ha facoltà, con decreti Reali, di trasportare nel bilancio della marina i fondi stanziati e tuttora disponibili negli stati di previsione dell'esercizio 1909-1910 per i servizi che saranno concentrati nel Ministero medesimo e di modificare e spostare i corrispondenti organici senza aumentare il numero complessivo dei funzionari e la spesa pel personale.

E' vietato di proporre trasporti di fondi fra i capitoli riguardanti i servizi della marina mercantile e quelli riguardanti la marina militare.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 gennaio 1910.

VITTORIO EMANUELE

SONNINO, BETTÒLO, RUBINI, DI SANT'ONORFIO, LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SCIALOJA.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 6 del 10 gennaio 1910.

Appendice all'Ordine Generale N. 17 del 1908. (Servizio I).

Ordinamento delle Officine.

Le Officine-deposito della Trazione elettrica di Gallarate e di Lecco che figurano nella colonna « Officine » dell'elenco annesso all'ordine generale N. 17-1908 sono da considerarsi siccome Officine annesse a Depositi della Trazione elettrica.

Approvato dal Consiglio d' Amministrazione nella seduta del 14 gennaio 1910.

Ordine generale N. 1 (Servizio I)

Dirigenza del Compartimento di Reggio C.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1909)

Si porta a conoscenza del personale che, avendo il commendatore ing. Italo Arisi, Capo del Compartimento di Reggio C., avuto altro incarico, è stato destinato a sostituirlo il Capo Divisione cav. ing. Luigi Brero.

Si fa riserva di comunicare agli uffici il giorno dal quale egli assumerà le funzioni affidategli.

Ordine di Servizio N. 7 (Servizio VIII).

Disposizioni circa le statistiche del commercio con l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 51, 97 e 285 del 1909).

Malgrado la prescrizione contenuta nell'Ordine di Servizio n. 285-1909 di non accettare spedizioni in servizio internazionale senza le « Dichiarazioni per le statistiche del commercio con l'estero » Mod. A-64 bis, voluta dalle « Disposizioni sulle statistiche del commercio con l'estero » emanate dal Ministero delle finanze in applicazione dell'art, 2 della legge 30 giugno 1908, n. 308, molti trasporti giungono al confine sprovvisti di tale documento, sia per avere le stazioni di partenza trascurato di esigerlo dai mittenti, sia a causa di smarrimento avvenuto lungo il percorso per non essere la « Dichiarazione » stata bene assicurata agli altri documenti che accompagnano il trasporto.

Si invitano pertanto le stazioni ad attenersi col massimo impegno alle disposizioni sopra richiamate.

Si fa obbligo poi alle stazioni di confine di notificare con elenchi quindicinali alle Divisioni Movimento e Traffico, da cui dipendono, le irregolarità da esse rilevate, dandone gli estremi necessari.

In base a tali elenchi le dette divisioni dovranno prendere gli opportuni provvedimenti disciplinari a carico delle stazioni mittenti, ove dipendano da esse, ed in caso diverso, fare le opportune comunicazioni alle altre divisioni competenti perchè provvedano analogamente.

Qualora, come spesso si è riscontrato, trattisi di trasporti provenienti da stazioni di ferrovie secondarie, le Divisioni del Movimento e Traffico a contatto ne avvertiranno le Amministrazioni delle Ferrovie stesse per i necessari provvedimenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2; 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 8. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 347-1909 e 1 1910).

Col 1° gennaio 1910 vennero ammesse alla tariffa eccezionale N. 14 estera (Frutta fresche) del servizio italo-svizzero, le seguenti stazioni coi prezzi per quintale rispettivamente per ciascuna indicati.

	Tariffa eccezionale N. 14	
Saxon-Iselle	1,07	0,90
Sion (Sitten)-Iselle	0,93	0,78
Villeneuve-Iselle	1,46	1,20

Il nome di queste stazioni coi relativi prezzi sono da inserirsi a suo luogo, secondo l'ordine alfabetico, nella detta eccezionale alle pagine 422 e 423 della tariffa diretta italo-svizzera.

A datare poi dal 20 gennaio 1910 i §§ 2 e 4 delle prescrizioni di tariffa, relative al servizio Italo-Svizzero, saranno da completarsi colle aggiunte, di cui in appresso, da introdursi nelle pagine 40 e 42, rispettivamente quali ultimi alinea dei citati paragrafi, nella parte concernente le prescrizioni speciali per il percorso italiano.

Pag. 40. - Tariffa italo-svizzera - Prescrizioni speciali pel percorso italiano:

§ 2. — *Tassazione dei trasporti a grande velocità.*

« Avvenendo che uno speditore richieda per un trasporto « *l'uso esclusivo di un vagone,* ciò che deve risultare dalla let- « tera di vettura, le tasse si computano sul peso reale della « merce caricata, in base alla tariffa grande velocità compe- « tente, coll'aumento del 10 %, se però le tasse così computate « risultano inferiori al prezzo minimo di L. 1,0208 per vagone « e chilometro, si applicherà quest'ultimo ».

Pag. 42. - Tariffa italo-svizzera - Prescrizioni speciali pel percorso italiano:

§ 4. — *Tassazione dei trasporti a piccola velocità.*

« Avvenendo che uno speditore richieda per un trasporto
« *l'uso esclusivo di un vagone*, ciò che deve risultare dalla let-
« tera di vettura, le tasse si computano in base alle classi o
« tariffe competenti previste nella nomenclatura con vincolo
« di peso e sul peso minimo per vagone fissato per la merce
« caricata, o sul peso reale se superiore.

« Qualora però nella Nomenclatura non siano previste
« classi o tariffe con peso minimo per vagone, la tassazione
« ha luogo sul peso reale in base alla classe senza condizione
« di peso e coll'aumento del 10 %, avvertendo però che se la
« tassa così computata riuscisse inferiore al prezzo minimo di
« L. 0,3399 per vagone e chilometro, si applicherà quest'ul-
« timo. »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 9 (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

In aumento alla serie dei biglietti d'abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Torino P. N., è stata aggiunta la Serie VIII a partire dal 6 gennaio 1910.

Corrispondente annotazione dovrà quindi essere apportata nell'Allegato *B* all'Ordine di servizio N. 55-1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 10. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1909).

Col 26 gennaio 1910 vengono attivati pel servizio Italo-Neerlandese, sulle percorrenze estere, i seguenti prezzi speciali applicabili esclusivamente ai trasporti di « fecola di patate » a vagone completo di almeno 10 tonnellate.

			Distanza	Prezzi per tonnellata
Groningen (Nierderl. Staatsb)		Pino	1174	31,80 (8)
		Chiasso	1218	33,10 (8)
Stadskanaal	Id.	Pino	1174	31,80 (8)
		Chiasso	1218	33,10 (8)
Zuidbroek	Id.	Pino	1196	32,42 (8)
		Chiasso	1240	33,72 (8)

(8) Prezzo applicabile soltanto alla fecola di patate.

Queste nuove stazioni saranno da aggiungersi a pag. 40 della tariffa Italo-Neerlandese del 1° marzo 1897 ed i prezzi da esporsi nella colonna della eccezionale N. 14, riportando appiedi di pagina la relativa nota.

Circolare N. 3. (Servizi VI e X).

Richieste di casse di veicoli demoliti.

Le casse di veicoli demoliti, devono essere richieste ai Magazzini colle modalità prescritte per le richieste degli oggetti d'inventario.

Deve essere pertanto cura dei richiedenti di emettere le richieste Mod. F-22, e dopo di averne ottenute le prescritte approvazioni, d'inviarle alla competente Ragioneria, che, eseguiti i controlli di sua spettanza, le trasmetterà al Magazzino

della circoscrizione; dette richieste saranno accompagnate, se del caso, da uno schizzo indicante le particolarità costruttive delle casse occorrenti (porte, finestre, ecc), in relazione all'uso al quale esse sono destinate.

Si avverte, per norma, che una cassa di carro chiuso, dei tipi che vanno attualmente in demolizione, ha il valore di circa L. 80 ed una cassa di carrozza di circa L. 100.

I Magazzini, appena ricevuta la richiesta, emetteranno commissione Mod. L-369 alla più vicina Officina Veicoli, citando gli estremi della richiesta Mod. F 22 ed unendo lo schizzo che a questa fosse stato allegato dal richiedente. La citazione della richiesta esonera il Magazzino dall'ottenere la superiore autorizzazione della commissione, prescritta dall'art. 19 c) dell'Ordine Generale N. 23 del 1905; pertanto l'Officina è tenuta a dar corso alla commissione stessa benchè firmata soltanto dal Capo del Magazzino e purchè, beninteso, contenga gli estremi della richiesta Mod. F-22.

L'Officina, ove disponga di un veicolo da demolire, la cassa del quale sia adatta all'uso indicato nella richiesta, ne smonterà la cassa, eseguirà gli occorrenti lavori di adattamento, la spedirà direttamente al richiedente e ne eseguirà il versamento contabile al Magazzino, seguendo le modalità in appresso indicate.

Ove l'Officina abbia presso di sè il veicolo demolendo adatto e non abbia ancora ricevuto autorizzazione di demolirlo, ne farà sollecitazione telegrafica al Servizio X-Ramo Materiale.

Quando invece l'Officina non abbia presso di sè un veicolo demolito adatto, invierà la commissione direttamente al Servizio X-Ramo Materiale; il quale la girerà ad altra Officina Veicoli presso la quale gli consti che essa potrà essere evasa.

L'Officina eseguirà il lavoro come sopra è detto, spedirà la cassa direttamente al richiedente e la verserà contabilmente al Magazzino locale, citando nel buono di versamento gli estremi dell'ordinazione L-369 ricevuta e quelli della spedizione eseguita

Il Magazzino addebiterà, per giro, il versamento al Magazzino che ha rilasciato la commissione.

Le smontatura, l'adattamento ed il versamento delle casse saranno eseguiti colle seguenti modalità contabili.

La smontatura verrà addebitata al conto di commissione 022 (demolizione dei rotabili), il quale verrà accreditato con apposito buono di versamento, del valore dei materiali costituenti la cassa, considerati come *fuori uso.* Allo stesso prezzo gli stessi materiali saranno addebitati, con buono di prelievo, al conto di commissione eventuale che dovrà essere aperto sulla commissione L-369 emessa dal Magazzino per l'allestimento della cassa.

A questo conto verranno addebitati tutti i lavori di adattamento. Il pareggio del conto si otterrà col versamento contabile della cassa alla quale verrà attribuito il prezzo risultante dal saldo.

Circolare N. 4 (Servizio VIII).

Scritturazioni sui documenti di trasporto.

Si è rilevato come, malgrado le tassative disposizioni vigenti, molte stazioni trascurano di esporre, nell'apposito spazio a tergo delle note di spedizione e lettere di porto dei trasporti a G. V., a P V. accelerata ed a P. V. ordinaria la indicazione della via che devono percorrere i trasporti stessi, ed inoltre che sui documenti medesimi, così nel corpo come sui tagliandi di ricevuta, si omette di esporre l'ora di accettazione delle spedizioni.

La prima delle accennate omissioni provoca frequenti disguidi e smarrimenti delle merci, mentre l'altra cagiona un grave incaglio nella trattazione dei reclami per tardata resa, venendo a mancare il modo di rilevare subito, senza bisogno di interpellare la stazione mittente, l'ora di decorrenza dei termini di resa delle spedizioni a G V. ed a P. V. accelerata.

Ne consegue, nel primo caso, che l'Amministrazione deve pagare degli indennizzi anche rilevanti per le ritardate rese o per gli smarrimenti delle merci che possono derivare dai disguidi; nel secondo caso poi, quando non riesca possibile di accertare a mezzo della stazione mittente l'ora di accettazione del trasporto, l'Amministrazione si trova di sovente costretta

anche a sottostare, senza possibilità di confutarle, alle afferma-nioni dei reclamanti e liquidare indennità superiori a quelle che sarebbero realmente dovute.

Altro grave incaglio si incontra nella liquidazione dei reclami per ritardo, allorquando si tratta di calcolare i termini di resa di spedizione a G. V. e P. V. accelerata, nel fatto che il modulo del bollettino di consegna non contiene l'indicazione dell'ora di accettazione, dalla quale decorrono i termini stessi. E' quindi indispensabile che per le dette spedizioni a G. V. e P. V. accelerata l'ora di accettazione venga sempre esposta anche sul bollettino di consegna, coll'indicazione a penna, sotto la data: « Accettazione ore... ».

Si invitano quindi le stazioni ad ottemperare scrupolosamente a quanto dispone la presente, avvertendo che gli agenti i quali vi contravvenissero, saranno puniti a termini di regolamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N 5. (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio nelle stazioni della ferrovia Nord-Milano

(Vedi Circolare N. 84-1909)

Come da partecipazione avuta dalla Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano, dal 1° gennaio 1910 è andata in vigore, in via d'esperimento, una nuova tariffa pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Busto Arsizio Nord, Como-Nord, Galliate, Novara Nord, Saronno e Varese Nord, ai prezzi e alle condizioni indicati nel foglio allegato, in cui è compresa anche la stazione di Milano Nord.

Pertanto, nel Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovranno annullare le pagine 42 bis e 43 e alla pagina 42 tutto il paragrafo « Limite per la presa e consegna e sopratasse pei servizi speciali », inserendo invece l'unito foglio che sostituisce la pag. 43 del Prontuario stesso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

ANNO III - N. 4. 27 GENNAIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*:**

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata limitata*.**

Per memoria.

Roma, gennaio 1910 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Errata-Corrige

Circolare N. 1-1910 (Boll. 1). - Depennare il N. 621.772 ed inscrivere in sua vece il N. 621.172 dopo i N. 621.156.

Circolare N. 5-1910 (Boll. 3). - Nell' allegato a tale circolare, correggere il nome della stazione di « *Miano* Nord » in: « *Milano* Nord ».

Ordine di Servizio N. 11. (Servizi VII e XI).

Sistemazione segnali, lato Genova, della stazione di Borzoli.

Dalle ore 9 del 24 gennaio 1910, l'attuale semaforo di 2ª categoria, a protezione della stazione di Borzoli, lato Genova, verrà trasformato in semaforo di 1ª categoria, preceduto a m. 554 di distanza dal corrispondente segnale d'avviso, che, a sua volta, sarà preceduto da un risonatore acustico alla distanza di m. 58.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 12. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Foggia-Incoronata e sistemazione di segnali nella stazione di Foggia.

Dalla mezzanotte dal 25 al 26 gennaio 1910 verrà attivato il doppio binario tra le stazioni di Foggia e di Incoronata, della linea Foggia-Brindisi.

Contemporaneamente verrà completato e modificato il segnalamento della stazione di Foggia, il quale dalla data suesposta, sarà così costituito:

Verso Ancona e Lucera:

a) da un semaforo di I categoria, posto al Km. 525+007, verso Ancona, per comandare l'ingresso ai treni alla Succursale ed alla Centrale, preceduto da un semaforo di III categoria, posto al Km. 524+250;

b) dell'attuale disco di II categoria a protezione di Foggia, verso Lucera, posto al Km. 1+412.

c) da un semaforo a due ali, situato al km. 525 + 832, a circa 195 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori, per comandare alle partenze per Ancona e Lucera.

d) da un semaforo ad una sola ala, posto sul piazzale della stazione Succursale al km. 525 + 638 per comandare alle partenze dalla detta stazione per Ancona.

Verso Napoli, Bari e Manfredonia :

a) dall'attuale disco di II categoria a protezione di Foggia, verso Napoli, che verrà mantenuto alla stessa progressiva (km. 1 + 441).

b) dall'attuale disco di II categoria di protezione verso Bari il quale verrà spostato alla sinistra del binario dei pari, ma rimanendo alla stessa progressiva (km. 527 + 477).

c) dall'attuale disco di II categoria di protezione verso Manfredonia, che verrà spostato dal km. 1 + 032 al km. 1 + 218.

d) da un semaforo a tre ali, situato al km. 526 + 191 a circa m. 164 dall'asse del fabbricato viaggiatori, per comandare alle partenze dalla Centrale per Manfredonia, Bari e Napoli.

e) da un semaforo pure a tre ali, situato all'uscita dalla stazione Succursale al Km. 526 + 461 per comandare le partenze dalla stazione stessa per le suaccennate tre direzioni.

Tutti i segnali posti verso Lucera e Ancona saranno manovrati dal posto situato presso il cavalcavia della strada per Manfredonia, e le rispettive leve saranno collegate con serrature Rizzi-Sola ai deviatoi.

Tutti i segnali verso Manfredonia, Bari e Napoli saranno manovrati dal posto situato presso il passaggio a livello al Km. 526 + 767 e le relative leve saranno cellegate con serratura Rizzi-Sola ai deviatoi.

Nulla è innovato per quanto riguarda il segnalamento della stazione di Incoronata.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno tutte le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Napoli.

Ordine di Servizio N. 13. (Servizio VIII).

Servizio italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1910)

1. — *Aggiunta di prezzi relativi al percorso estero.* — Le ferrovie austriache partecipano di avere concesso dal 1° corrente mese:

a) il prezzo speciale di franchi 0.86 per quintale e per la percorrenza Judenburg-Pontebba transito, a favore dei trasporti di ferro vecchio;

b) il prezzo speciale di franchi 1.50 per quintale e per le percorrenze Dobrzan-Pontebba transito e Nürschan-Pontebba transito, a favore dei trasporti di mattoni refrattari.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno fare le seguenti aggiunte nella tariffa diretta, (edizione 1° agosto 1904).

Pag. 266. Sotto il prezzo di 1.21 previsto, per la relazione udenburg-Pontebba transito, nella colonna della classe *C*, si dovrà aggiungere il nuovo prezzo di 0.86 col richiamo (1) alla seguente nota da esporsi a piè di pagina:

« (1) Valevole solamente per trasporti di ferro vecchio ».

Pag. 333. Tariffa eccezionale N. 49, ristampata col 3° supplemento. - Sotto il prezzo di 1.74 previsto nella colonna *a* delle relazioni Dobrzan-Pontebba e Nürschan-Pontebba, si dovrà aggiungere il nuovo prezzo di 1 50 col richiamo (3) alla seguente nota da esporsi a piè di pagina:

« (3) Valevole solamente per trasporti di mattoni refrattari ».

2. — *Modificazione all'elenco delle stazioni italiane.* — La nota (31) relativa alla stazione di *Ponzano Magra*, già modificata con l'Ordine di Servizio N. 239-1909, contenuta a pagina 130[b] dell'elenco delle stazioni italiane (ristampato col 3° supplemento), dovrà essere annullata e sostituita come appresso:

« (31) Limitatamente ai trasporti a vagone completo se ef-
« fettuati dalla Società Anonima « Stabilimeuto Ceramico El-
« lena » o ad essa destinati. E' inoltre ammessa ai trasporti di
« piccole partite col vincolo di un massimo di kg. 200 per
« spedizione e di kg. 100 per collo ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 14 (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 devesi aggiungere il nome della stazione di Gallipoli, la quale è stata

fornita, a partire dal 16 gennaio 1910, delle serie IX e XI, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 15 (Servizio VIII.)

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 296-1909).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei trasporti di derrate alimentari a P. V. A., pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 2-1905, sono da aggiungere le Ditte:

Buonfiglio Alfonso di Gallico.
Giacomelli Giovita di Milano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 16. (Servizi VII, X e XI).

Segnali nelle fermate e nelle stazioni.

Le fermate sprovviste di telegrafo sono esonerate dall'esporre i segnali d'arrivo ai treni che, secondo l'orario, vi hanno sosta regolare.

Nelle dette fermate, per dar modo al personale dei treni di distinguerle più facilmente, si deve esporre, di notte, un fanale grande sopra un paletto piantato sul marciapiedi che mandi luce bianca al treno in arrivo, di giorno la bandiera arrotolata.

P ovvisoriamente però, e fino a quando le fermate stesse non saranno provvedute del fanale e del relativo paletto, si continuerà ad esporre, di notte, il fanaletto a luce rossa.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 13 14, 16, 17, 30 31 e 33,

---

Circolare N. 6. (SERVIZIO VII).

2ª appendice all'elenco dei carri misti normali pel trasporto delle merci in collettame a piccola velocità.

(Vedi Ordini di Servizio 217-1908 e Circolare N. 24-1909).

E' stata pubblicata la 2ª appendice all'elenco dei carri misti normali pel trasporto delle merci in collettame a piccola velocità (edizione 1908) contenente le modificazioni ed aggiunte apportate all' elenco stesso fino a tutto il mese di novembre 1909, nonchè la Parte III - prospetto *B* - elenco descrittivo dei normali a P. V.

Colla pubblicazione della parte III, resta soppresso l' indice numerico contenuto nella parte I da pag. 19 a pag. 30.

Tutti gli agenti in possesso dell' elenco dei carri misti normali a P. V. dovranno tosto provvedere a praticarvi le varianti comunicate con questa 2ª appendice, seguendo le norme dettate dalla Circolare N. 24 del 1909.

I funzionari del movimento e traffico ed i controllori del materiale dovranno accertarsi che queste disposizioni vengano osservate rigorosamente.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 e 15.

Circolare N. 7 (SERVIZIO VIII).

Tassazione dell'allume di cromo.

L'allume di cromo, non specificato in Nomenclatura, per effetto dell'art. 62 delle Tariffe, deve essere tassato coi prezzi delle Tarifie speciali N. 75 classe 4ª e N. 109 serie C.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 8. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dal 10 corrente, la stazione di *Citerna Taro* è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Circolare N. 9. (Servizio VIII).

Modulo I-543 (a fascicolo) da usarsi dai transiti internazionali per la registrazione delle note d'affrancazione e degli assegni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Si è riconosciuto, nell'uso, che i Mod. I-538 e I-539 non sono, per la loro conformazione, sufficientemente adatti per tenere in evidenza i trasporti in servizio internazionale scortati da nota d'affrancazione e gravati di assegno, dimodochè, il più delle volte, in caso di erronei ricarteggi e contestazioni, si rende difficile di eseguire con buon risultato postumi accertamenti.

A facilitarli e ad assicurare la sollecita e regolare definizione delle pratiche relative, viene istituito il nuovo Mod. I-543 (a fascicolo) nel quale, dovranno inscriversi coi loro estremi, tanto le note d'affrancazione, quanto gli avvisi di incasso degli assegni, in modo da potere fare una regolare spunta quando tali documenti vengono ricarteggiati e ritornati alle stazioni mittenti.

In conseguenza, all'art. 2 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito e pel servizio ferroviario marittimo » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, fra il primo ed il secondo capoverso del punto « Note d'affrancazione ed assegni » deve essere inserita la seguente aggiunta:

« A tal uopo i transiti di confine cureranno di scritturare « nel Mod. I-543 tutti i trasporti gravati di assegno o scortati « da nota d'affrancazione, non omettendo alcuna delle indica-

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagina 27 aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) S. Giovanni in Persiceto .	0.15	—	0.10	0.10	0.40	0.60	0.30	0.35	0.60	0.40	0.30	

oni richieste dallo stampato atte ad assicurare la sollecita e « regolare definizione delle pratiche relative ».

Parimenti nell'allegato A alle norme predette dovrà essere aggiunto il Mod. 1-543 di cui trattasi.

Distribuita al personale delle gestioni.

Circolare N 10 (SERVIZIO VIII).

Apertura dell'agenzia di città a S. Giovanni in Persiceto.

A datare dal 1° febbraio 1910 verrà aperta all'esercizio l'agenzia di città in S. Giovanni in Persiceto e verrà di conseguenza istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quella stazione e la città omonima, ai prezzi indicati nel foglio allegato e che dovranno riportarsi alla pagina 27 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio edizione 1907.

Di conseguenza alla colonna 14 della pagina 84 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome di tale stazione, si dovranno aggiungere le lettere G. P.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 11. (SERVIZIO VII e X).

Prove del freno continuo sistema Westinghouse.

(Vedi art. 32 e 39 dell'Istruzione per l'uso del freno continuo sistema Westinghouse).

In relazione al disposto degli art. 32 e 39 dell'Istruzione per l'uso del freno continuo sistema Westinghouse, si avverte che quando la prova del funzionamento del freno continuo debba farsi in una stazione dove non trovasi verificatore o in piena linea, l'annotazione relativa nel quadro N del foglio di corsa e le eventuali comunicazioni al macchinista debbono esser fatte dal capotreno prima di ordinare la partenza.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7 e 9.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ **8,00**

Anno III - N. 5.

3 Febbraio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Circolare 104-1909 (**Boll. 52**). Nell'elenco allegato a tale circolare, cancellare l'asterisco accanto al nome della stazione di Voghera.

Ordine di Servizio 16-1910 (**Boll. 4**). Alla 2ª linea correggere la parola: *arrivo* in *arresto*.

Ordine di Servizio N. 17. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola.

(Vedi Ordine di Servizio N. 273-1909).

A principiare dal 1° febbraio 1910 tutti indistintamente i trasporti tanto a grande quanto a piccola velocità, in piccole partite od a vagone completo, effettuati da e per la stazione di Serravalle Sesia della ferrovia Grignasco-Coggiola, per conto della Cartiera Italiana colà esistente, devono essere tassati, per il percorso della detta ferrovia, in base ad apposita tariffa speciale col prezzo di L. 0,175 per quintale e col minimo di cent. 5 per spedizione.

Tale prezzo comprende anche il diritto fisso per i trasporti a piccola velocità ed è eziandio applicabile alle spedizioni eseguite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

Per facilitare l'applicazione del prezzo in parola, la stazione di Serravalle Sesia, oltre ad indicare sui documenti di trasporto delle spedizioni in partenza in porto assegnato la quota riguardante il percorso della Ferrovia Grignasco-Coggiola, esporrà sui documenti stessi l'annotazione « Tassa da rispettarsi », citando inoltre il numero del presente Ordine di Servizio.

Resta inteso che, anche nell'eventuale mancanza di siffatte indicazioni, dovrà essere egualmente applicato ai trasporti, di cui si tratta, il ripetuto prezzo speciale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 18. (Servizio VIII).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 312-1909).

La nuova « Società Cooperativa di consumo tra i ferrovieri residenti in Roma » testè costituitasi, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai tra-

sporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 21-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Il nome della predetta cooperativa dovrà pertanto essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento medesimo.

Coll'occasione avvertesi che l'altra società cooperativa ferroviaria di Roma, ammessa a fruire della tariffa ridotta con l'Ordine di Servizio N. 290-1909, è denominata « Unione Cooperativa di consumo fra gli Impiegati delle Ferrovie dello Stato ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 19. (Servizi VII e XI).

Trasformazione in stazione della fermata di Sezzè.

Dalle ore 12 del 23 gennaio 1910, la fermata di Sezzè, della linea Alessandria-Acqui, è stata trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, coi seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al Km. 15 + 268, a sinistra nel senso da Alessandria ad Acqui;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 14 + 948 e Km. 15 + 427, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 380;

Binario tronco: allacciato alla prima linea, della lunghezza utile di m. 140;

Piano caricatore scoperto, con carico di fianco e di testa e con corrispondente binario tronco della lunghezza utile di m. 96, pure allacciato alla prima linea;

Sagoma limite; bilancia a ponte della portata di tonnellate 20, e gru di sollevamento della portata di tonn. 2 ½;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria, situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal

corrispondente deviatoio estremo di m. 764 quello verso Gamalero, e di m. 765, quello verso Cassine;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1529, con la chiamata « SZ ».

Di conseguenza, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pag. 92, di fronte al nome della stazione di Sezzè dovrà inserirsi nella colonna 21 l'indicazione « S ».

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 20. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 360-1908).

Dal 16 febbraio 1910 la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di barbabietole in natura in destinazione della stazione di Mezzano, e a quelli di zucchero greggio e melasso e di zucchero comune in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza, nella intestazione della serie A, B^a) e B^b), C^a e C^b) della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 21. (Servizio VII).

Facoltà di servizio nelle stazioni di Milano Centrale e di Milano P. Romana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 225-1909).

A complemento delle disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 225-1909 avvertesi che la stazione di Milano P. Romana è ammessa ai trasporti di bestiame equino, esclusi quelli da effettuarsi, dietro richiesta dei mittenti, coi treni diretti

ed accelerati, e che la stazione di Milano Centrale, è abilitata, per il bestiame, soltanto ai trasporti degli equini da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, coi treni diretti ed accelerati.

In relazione a quanto sopra nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », devono essere praticate le seguenti aggiunte e modificazioni:

a pagina 55:

modificare come appresso il primo periodo della nota (8) in calce:

(8) *Per i soli trasporti di bestiame equino da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa coi treni diretti ed accelerati.*

Sopprimere nella nota (12) in calce le parole: « *di merci e bestiame* ».

a pagina 56:

di fronte al nome della stazione di Milano P. Romana inserire nella colonna 12 la lettera B coi richiami (10) e (13), sopprimendo nella nota (13) in calce le parole « *di merci e bestiame* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 22. (Servizio VII).

Attivazione del completo servizic merci, veicoli e bestiame nella stazione di Belgirate. - Soppressione del servizio cumulativo coll'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore per i trasporti di merci, veicoli, bestiame da e per lo Scalo Lacuale di Belgirate.

In seguito all'apertura della strada d'accesso alla stazione di Belgirate, della linea Arona-Domodossola, vengono tolte le limitazioni attualmente vigenti pel servizio a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria, nella stazione stessa, la quale a datare dal 6 Febbraio 1910 resta quindi abilitata senza restrizioni a tutti i trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame.

Con la stessa data resta completamente soppresso, per tutti i transiti, il servizio cumulativo con l'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore per i trasporti di merci, veicoli, bestiame ecc., da e per lo Scalo lacuale di Belgirate.

Devono quindi essere sostituite dalle seguenti, le indicazioni esposte per la stazione di Belgirate a pagina 16 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Belgirate	Domodossola -Arona	Milano sez.: Milano prima	Novara	6–7	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	—	—	s

Inoltre nel prospetto relativo all'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore a pagina 38 del fascicolo « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 16 aprile 1909) », e nell'elenco alfabetico del fascicolo stesso si dovranno depennare il nome dello Scalo di Belgirate e tutte le indicazioni relative.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 23. (SERVIZIO VII).

Servizio merci nella stazione di Riomaggiore.

Col 1° Gennaio 1910 la stazione di Riomaggiore, della linea Genova-Pisa, già ammessa al servizio della G. V. e della P. V. pei colli non eccedenti il peso di Kg. 200 ciascuno, è stata altresì abilitata, pei soli trasporti di vino in fusti, al ricevimento ed alla spedizione di colli di peso superiore al limite suindicato.

Di conseguenza, alla nota (7) in calce alla pagina 78 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » dovrà essere praticata la seguente aggiunta: « Pei trasporti di vino in fusti sono però ammessi anche i colli di peso superiore ai 200 Kg. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 12. (SERVIZIO VIII).

Applicazione delle tasse per l'uso della gru al transito di Arona. (Art. 118 e allegato 8 delle tariffe).

Per miglior norma nell'applicazione delle tasse per l'uso della gru al transito di Arona, stabilite dall'allegato 8 alle Tariffe, e relative ai trasporti in servizio cumulativo con l'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, dovrà osservarsi quanto appresso.

Sempre quando l'uso della gru si renda necessario, a' sensi dell'art. 118 delle Tariffe, per il carico e per lo scarico nelle stazioni dello Stato, di partenza o di arrivo, le stazioni stesse, oltre alle tasse di gru per tali operazioni da esse eseguite, dovranno riscuotere anche le tasse relative ad eguale operazione al transito di Arona, e cioè:

a) per i trasporti in affrancato, diretti al Lago, dovranno riscuotere, in partenza, anche la tassa per la gru da usarsi al transito di Arona;

b) per le spedizioni in porto assegnato, provenienti dal Lago, dovranno riscuotere, in arrivo, anche la tassa per la gru usata al transito di Arona;

c) per i trasporti in assegnato, diretti al Lago, le stazioni mittenti, oltre ad esporre in assegnato la tassa per l'operazione da esse eseguita, dovranno praticare apposita annotazione sulle contabilità affinchè la tassa stabilita pel trasbordo ad Arona, sia, essa pure, computata e riscossa in arrivo.

Il transito di Arona resta incaricato di riparare alle eventuali omissioni di tale annotazione.

Sui documenti di trasporto, le tasse in parola dovranno essere apposte separatamente, cioè:

tassa per l'uso della gru	in partenza o in arrivo L. . .
tassa per l'uso della gru	al transito di Arona L. . .

Si richiama l'attenzione di tutte le stazioni su quanto è sopra stabilito, con invito di ottemperarvi esattamente.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 13. (SERVIZIO VIII).

Eccedenze di colli di merci di provenienza estera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1907)

Allo scopo di conoscere per quale stazione di confine sono transitati i colli di merci provenienti dall'estero che si riscontrano eccedenti, e poter così facilmente accertarne la destinazione, il Ministero delle Finanze, dietro domanda della nostra Amministrazione, ha disposto che le Dogane di Ventimiglia, Modane, Domodossola, Arona, Luino, Chiasso, Ala, Pontebba ed Udine abbiano d'ora innanzi ad apporre sulle *marche* che esse applicano ai colli di merci visitate, da inoltrarsi nel Regno senza vincolo doganale, un bollo ad umido indicante il nome della Dogana.

Tanto si partecipa per opportuna norma delle stazioni nei casi di eccedenza di detti colli, in aggiunta a quanto è stabilito dagli articoli 4 e 17 dell'Ordine di Servizio N. 3-1907, avvertendo che le *marche* di cui si tratta sono di carta con disegni ad incisione in color terra rosso-scura; nel mezzo portano lo stemma reale racchiuso in un cerchio portante l'iscrizione *dogana italiana*; sopra lo stemma trovasi la parola *merci* e sotto, la parola *visitate*.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 14. (SERVIZIO VIII).

Trattazione dei reclami concernenti i contratti di trasporto.

Malgrado le disposizioni già impartite, gli uffici e le stazioni nella trattazione dei reclami concernenti i contratti di trasporto, invece di provvedere alla tacitazione degli aventi diritto non appena in possesso degli elementi atti a comprovare l'attendibilità dei loro reclami, ritardano la liquidazione dell'indennizzo dovuto fino all'accertamento di circostanze secondarie o delle eventuali responsabilità amministrative.

Tale deplorevole sistema ha per naturale effetto di provocare ragionevoli lagnanze del pubblico costretto a rinnovare i reclami od a presentare sollecitazioni, od anche ad agire giudizialmente, derivandone così all'Amministrazione, oltre al discapito morale, un danno finanziario per il forte lavoro al quale viene a trovarsi, del tutto inutilmente, obbligata in causa della aumentata corrispondenza amministrativa e delle costose transazioni giudiziarie.

Volendosi pertanto eliminare tale grave inconveniente si rinnova agli uffici ed alle stazioni l'invito di provvedere perchè, nei limiti delle rispettive competenze, non si trascuri mai di procedere alla tacitazione dei reclamanti non appena i reclami risultino fondati. Le pratiche per accertare le circostanze secondarie ed eventuali responsabilità amministrative non dovranno per nessuna ragione ritardare la detta tacitazione, potendo essere svolte anche successivamente.

Gli agenti i quali ancora contravvenissero alla disposizione di cui sopra dovranno essere puniti disciplinarmente e chiamati altresì a concorrere in misura adeguata alle passività che, per loro colpa, l'Amministrazione avesse dovuto inutilmente incontrare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 1.v (SERVIZIO VII).

Esperimenti di piombatura carri con nuovi tipi di morse e di piombi.

Per avere un più largo giudizio sui tipi di morse e di piombi proposti dalla Ditta Cuppini di Bologna e dalla Società Brevetti di Torino e sui miglioramenti suggeriti dall'esperimento di questi mesi, si dispone che l'esperimento stesso che a norma dell'Ordine di Servizio 18v del 1909 dovrebbe cessare col 15 febbraio, venga continuato fino al 31 marzo 1910.

Però le stazioni che a quel giorno avessero ancora una rimanenza dei piombi in esperimento, potranno continuare ad usarli fino ad esaurimento della rimanenza.

Finito l'esperimento le stazioni dovranno conservare le morse in attesa di istruzioni.

Le relazioni delle divisioni di movimento e traffico, che dovranno contenere notizie dettagliate sui risultati dell'esperimento e sullo stato di conservazione delle morse adoperate, dovranno essere inviate alla Direzione generale (Servizio VII) non più tardi del 15 aprile 1910.

Si avverte infine che le fatture presentate dalle ditte per la fornitura dei piombi in esperimento, dovranno essere spedite dopo il 31 marzo, e previa verifica, dalle divisioni al Servizio centrale VI per il loro ulteriore corso.

Distribuito al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO III - N. 6.

10 FEBBRAIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C. 75.

R. DECRETO *n. 831 del 30 dicembre 1909, che proroga fino al 30 giugno 1910 le disposizioni concernenti le indennità di missione da corrispondersi ai funzionari dello Stato che prestano servizio nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1).*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Ritenuta la necessità di continuare fino al 30 giugno 1910, a favore dei funzionari che prestano servizio nei comuni compresi nell'elenco di cui all'art 1 della citata legge, la corresponsione della indennità di missione stabilita dal R. decreto 15 aprile 1909 n. 221;

Considerato che, a tale uopo, occorre provvedere alla assegnazione nei bilanci dei Ministeri interessati, delle somme necessarie;

Vista la legge 15 aprile 1909, n. 188, che istituisce un conto corrente fra il tesoro dello Stato e il Ministero dei lavori pubblici fino al limite di lire trenta milioni, elevato poi a cinquanta milioni con l'art. 16 della legge 4 luglio 1909, n. 421;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogate fino al 30 giugno 1910 le disposizioni del R. decreto 15 aprile 1909 n. 221, concernenti le indennità di missione ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909 n. 12.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 25, del 1 febbraio 1910.

Art. 2.

Il conto corrente fra il tesoro dello Stato e il Ministero dei lavori pubblici, di cui alle leggi 15 aprile 1909, n. 188 e 4 luglio 1909, n. 421, è esteso ai Ministeri indicati nel seguente articolo, al solo fine di fornire ad essi i fondi necessari per corrispondere l'indennità di missione ai termini del R. decreto 15 aprile 1909, n. 221, e dell'art. 1 del presente decreto

Art. 3.

Agli effetti del precedente articolo è autorizzato il prelevamento dal conto corrente di cui alle leggi 15 aprile 1909, n. 188 e 4 luglio 1909, n. 421, della somma di L. 1.464.000 da stanziarsi nella categoria « Movimento di capitali » dello stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario in corso ad un nuovo capitolo col n. 212 ter e con la seguente denominazione:

« Prelevamento dal conto corrente col tesoro dello Stato, di cui alle leggi 15 aprile 1909, n. 188 e 4 luglio 1909, n. 421 al fine di fornire al Governo i mezzi necessari per corrispondere l'indennità di missione ai funzionari civili dello Stato, che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12. »

L'accennata somma di L. 1,464.000 verrà ripartita e inscritta ad uno speciale capitolo, con la denominazione « Indennità ai funzionari civili che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 », nella parte straordinaria degli stati di previsione della spesa dei sottoindicati Ministeri, per l'esercizio finanziario in corso, come appresso:

Ministero del tesoro, cap. n. 163 septies .	L.	51.000
Ministero delle finanze cap. n. 269 bis .	»	172.000
Ministero di grazia e giustizia cap. numero 39 bis	»	140.000
Ministero della pubblica istruzione cap. n. 227 ter, ...	»	128.000
Ministero dell'interno cap. n. 164 bis . .	»	130.000

Ministero delle poste e dei telegrafi cap. n. 144 ter	»	455.000
Ministero della guerra cap. n. 69 bis . .	»	45.000
Ministero della marina cap. n. 83 bis .	»	25.000
Ministero di agricoltura industria e commercio cap. n. 176 bis.	»	18.000
TOTALE . . .	L.	1.464.000

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO-SALANDRA

Visto, *il guardasigilli:* SCIALOJA.

Appendice all'Ordine Generale N. 18-1908 (Servizio I).

Ordinamento del Servizio centrale della trazione, materiale rotabile ed officine (X).

In seguito alla riunione in Firenze, recentemente avvenuta, di tutti gli uffici costituenti il Servizio centrale della trazione, materiale rotabile ed officine, il ramo « Materiale rotabile » del Servizio stesso cesserà dall'occuparsi degli studi, costruzioni, modificazioni, collaudi, approvvigionamenti, ecc., riguardanti le locomotive, e le relative mansioni verranno assunte dal ramo « Trazione », in modo che questo si occupi interamente di quanto ha relazione con le locomotive, le automotrici e i locomotori elettrici, ed il ramo « Materiale » solamente di quanto riguarda i veicoli.

Ciascuno dei due rami del Servizio X avrà un proprio « ufficio del personale e della contabilità »; alla diretta dipendenza del Capo Servizio vi sarà un unico « ufficio di segreteria ».

Con disposizioni del Direttore generale saranno stabilite le date da cui verranno attuate le modificazioni negli uffici del Servizio Centrale X conseguenti alle presenti disposizioni.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 4 febbraio 1910.

Ordine Generale N. 2. (Servizio I).

Costituzione dell'Ufficio 5° (Trazione elettrica) presso la divisione trazione e materiale di Genova.

Presso la divisione trazione e materiale del Compartimento di Genova viene costituito un « ufficio trazione elettrica (5°) » al quale sono assegnate le stesse attribuzioni che l'Ordine Generale N. 17-1908 stabilisce per il corrispondente

ufficio 5° della divisione trazione e materiale del compartimento di Milano.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 2 febbraio 1910.

Ordine di Servizio N. 24. (Servizio X).

Gestione del parco sale montate di scorta per rotabili.

(Vedi Ordine di Servizio N 17-1907).

In applicazione di quanto fu disposto con l'Ordine di Servizio n. 17-1907, è stata emanata la Istruzione contenente le norme tecniche e contabili per la *gestione del parco sale montate di scorta per rotabili.*

La distribuzione di detta Istruzione sarà fatta a cura del Servizio Centrale X il quale provvederà che ne sia consegnata copia anche agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29, 34, ai Capi tecnici ed ai Capi squadra delle officine del materiale rotabile.

Ordine di Servizio N. 25. (Servizio VII).

Limitazioni di servizio nelle stazioni di Roma Termini, Roma Porta Maggiore e Roma Tuscolana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 328-1909)

A complemento delle disposizioni impartite coll'Ordine di Servizio N. 328-1909, avvertesi che le limitazioni di servizio stabilite nelle stazioni di Roma Termini, Roma Porta Maggiore e Roma Tuscolana pei trasporti a piccola velocità ordinaria in arrivo dalla linea di Orte ed oltre, sono applicabili esclusivamente nei riguardi dei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 26. (SERVIZIO VII).

Ammissione della fermata di Cabiate delle ferrovie Nord Milano al servizio cumulativo.

Col 1° gennaio 1910, la fermata di *Cabiate*, situata sulla linea Milano-Erba delle Ferrovie Nord Milano, è stata abilitata a tutti i trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, esclusi i veicoli ed il bestiame, ed ammessa pei trasporti stessi al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato, nonchè con tutte le altre amministrazioni ferroviarie e lacuali italiane che già partecipano al servizio cumulativo colle ferrovie Nord Milano.

Per la tassazione, esecuzione ed instradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per la fermata di *Cabiate* valgono le disposizioni e norme in vigore con le ferrovie Nord Milano.

Le distanze della suddetta fermata dalle stazioni sottoindicate di transito con le ferrovie Nord Milano, sono le seguenti:

Distanza dal	transito di	Albate Camerlata	Km.	61
»	»	Busto Arsizio	»	55
»	»	Camnago	»	7
»	»	Laveno Mombello	»	90
»	»	Merone Ponte Nuovo . .	»	15
»	»	Milano La Librera . . .	»	22
»	»	Novara	»	79
»	»	Seregno	»	53
»	»	Varese.	»	69

In relazione a quanto sopra dovranno essere apportate le opportune variazioni nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza, attualmente in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 27. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 367-1909).

Nella tariffa diretta italo-germanica sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Con effetto dal 20 gennaio 1910 la stazione di Nürnberg-

Mögeldorf venne ammessa alla tariffa eccezionale n. 1 serie *p*, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale n. 1, serie *p*.
Nürnbeg-Mögeldorf	Pino	1,88
	Chiasso	2,02
	Peri	1,81

Colla data del 10 febbraio 1910 la stazione di Heringen (Werra) sarà ammessa alle tariffe eccezionali n. 6 e 7*b*, con l'applicazione dei prezzi per quintale qui sotto indicati:

		n. 6	Tariffe eccezionali *a*	*b*
Heringen (Werra)	Pino	2,46	—	2,31 2,16 (1)
	Chiasso	2,59	—	2,44 2,29 (1)
	Peri	2,54	—	2,36 2,19 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti dei sali minerali potassici di Stassfurt nominati sotto le voci nn. 1334, 2224, 2226 e 2228 della nomenclatura.

Il nome di dette stazioni coi relativi prezzi dovrà essere introdotto rispettivamente a pag. 487ᵃ e 543 della tariffa diretta italo-germanica.

Inoltre a pag. 316 dell'elenco delle stazioni germaniche sarà da farsi la seguente aggiunta:

Erf.	Heringen (Werra) (20)	Fulda (G) (1) Salzungen (B) (1)	844	888	854

A datare dal 1° febbraio 1910 si sono apportate alla nomenclatura e classificazione della tariffa diretta italo-germanica le seguenti aggiunte e modificazioni, relative alla tassazione dei grammofoni:

A pagina 73 della nomenclatura e classificazione ristampata col 23° supplemento aggiungere la nuova voce:

1284 *a*	2310 *a*	**Grammofoni**, fonografi, e simili apparati per ricevere e riprodurre le impressioni dei suoni vocali e istrumentali	1	—	—	—	—	1	AB	—

A pag. 160 della nomenclatura tedesca si dovrà poi aggiungere la nuova voce:

2310 *a*	1284 *a*	Sprechen und Singapparate aller Art. (Parlophone, Grammophone, Phonographen u. s. w.)

La voce 2469-1221 Strumenti di chirurgia di fisica, ecc. dovrà poi essere completata come segue: (per grammofoni, ecc. vedi la voce n. 1284ª-2310ª).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 28. (SERVIZIO VII).

Cambiamento di nome della stazione di Montenero.

A datare dal 20 febbraio 1910, la stazione di « Montenero », della linea « Castellammare Adriatico-Foggia, » assumerà la nuova denominazione di « Montenero Petacciato ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 59, 145 e 229, e in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 15. (SERVIZIO VIII).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio n. 250-1909)

Richiamando le disposizioni contenute nell' Ordine di Servizio N. 250-1909 si indicano, in allegato, – in aggiunta all'elenco, allegato *G*, alle Istruzioni sui provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera, pubblicate con l' Ordine di Servizio suddetto – i nuovi comuni che, a tutto il 31 dicembre 1909, sono stati dichiarati infetti da fillossera o sospetti d' infezione fillosserica.

Allegato alla Circolare N. 15-1910.

Provincia di Verona.

Circondario di Tregnago: Illasi — Lavagno — Mezzane di Sotto.

Provincia di Como.

Circondario di Como: Albate — Albese — Bellano — Lurago Marinone — Novedrate.

Circondario di Varese: Buguggiate — Vararo.

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore: Ravara — Scandolara — Voltido.

Provincia di Mantova.

Distretto di Volta Mantovana: Volta Mantovana.

Provincia di Alessandria (Piemonte).

Circondario di Acqui: Alice — Belcolle — Montabone.

Circondario di Alessandria: Felizzano.

Circondario di Asti: Rocchetta Tanaro.

Provincia di Cuneo.

Circondario di Saluzzo: Brondello.

Circondario di Mondovì: Cigliè.

Provincia di Firenze.

Circondario di Firenze: Signa.

Circondario di Pistoia: Tizzana.

Provincia di Roma (Lazio)

Circondario di Roma: Mentana.

Provincia di Bari (Puglie)

Circondario di Altamura: Gravina.

Circondario di Barletta: Canosa di Puglia.

Provincia di Lecce.

Circondario di Taranto: Leporano — Manduria — San Giorgio.

Provincia di Catanzaro (Calabrie).

Circondario di Catanzaro: Fossato.

Circondario di Nicastro: Cicala — Curinga — Motta S. Lucia.

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace: Stignano.

Circondario di Palmi: Laureana di Borello.

Circolare N. 16. (Servizio VII).

Avvisi nei casi di avarie ai carri privati.

Non tutte le stazioni si attengono a quanto prescrive il punto 5° art 6 del Regolamento per i carri privati, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 83 del 1908.

Per far cessare le giuste lagnanze dei proprietari di carri inscritti nel nostro parco, ed evitare richieste di indennizzi per le prolungate soste dei carri stessi, che per l'omesso avviso quasi sempre si verificano, è necessario che tutte le stazioni osservino l'obbligo che loro incombe nei casi in cui per avarie di veicoli privati F. S., questi devono essere tolti dalla circolazione.

Si rammenta quindi alle stazioni ch'esse sono tenute, ogniqualvolta un carro privato vuoto o carico viene tolto dalla circolazione per guasto, di darne immediato avviso al proprietario a mezzo della stazione di deposito del carro stesso, indicata sui lungaroni; se poi trattasi di un carro carico, l'avviso dev'essere telegrafico e la stazione dovrà informare (sempre per telegramma) anche il mittente della spedizione a mezzo della stazione di partenza della merce, affinchè questi possa dare le disposizioni nei riguardi della spedizione stessa.

Si raccomanda a chi spetta, di sorvegliare e provvedere nei casi di inosservanza delle suddette disposizioni.

Circolare N. 17. (Servizio VIII).

Trasporti di oggetti d'arte e d'antichità in servizio internazionale.

Si è rilevato che alcune stazioni accettano spedizioni d'oggetti d'arte e di antichità in servizio internazionale colla domanda dell'interesse alla riconsegna, contrariamente a quanto è stabilito dalla « Disposizione complementare » all'art. 3 della Convenzione internazionale di Berna.

Ad evitare siffatta irregolarità, ed i conseguenti reclami

delle parti pel rimborso delle relative tasse, si ricorda a tutte le stazioni la disposizione suaccennata, invitandole a rifiutare senz'altro le spedizioni di oggetti d'arte e d'antichità per l'estero, sulle cui lettere di vettura fosse esposta dai mittenti la domanda dell'interesse alla riconsegna.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 18. (Servizio VIII).

Trasporto dei recipienti vuoti degli uffici di vendita dei generi di privativa.

Il Ministero delle Finanze lamenta che i recipienti vuoti, (casse e sacchi), che gli uffici di vendita dei generi di privativa rinviano ai depositi di approvvigionamento, vengono assai di frequente trasportati in carri aperti, malgrado non siano compresi fra le merci di cui all'allegato 10 alle Tariffe, e spesso anche lasciati allo scoperto nelle stazioni, rimanendo così esposti alle intemperie.

Ad evitare, pertanto, che i recipienti medesimi giungano talvolta bagnati ai Depositi e ritardino, per l'attesa che si prosciughino, la spedizione dei generi di privativa, si richiamano le stazioni alla scrupolosa osservanza di quanto il precitato allegato 10 alle Tariffe dispone, raccomandando di efficacemente provvedere perchè il lamentato inconveniente sia definitivamente rimosso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Telegramma ai Capi dei Servizi Centrali.

(Vedi Ordine Generale N. 1-1910).

Roma 28 gennaio 1910.

Si partecipa che il Capo divisione sig. cav. ing. Luigi Brero ha assunte le funzioni di Capo del compartimento di Reggio C. col giorno 25 gennaio 1910.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO III - N. 7. 17 FEBBRAIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.-75.

Ordine di Servizio N. 29. (SERVIZIO VII e XI).

Trasformazione in stazione della fermata di Zappulla.

Dalle ore 5 del 15 febbraio 1910, la fermata di Zappulla della linea Messina-Termini Imerese, è stata trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, coi seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al Km. 98 + 417.42 a sinistra nel senso da Messina a Termini;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 98 + 225,06 e Km. 98 + 620,26 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 300;

Binario tronco con allacciamento alla prima linea dal lato verso Naso Capo d'Orlando della lunghezza utile di m. 95;

Piano caricatore scoperto, con carico di fianco;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria, situati rispetto ai treni in arrivo a sinistra quello verso Naso Capo d'Orlando e a destra quello verso S. Marco-d'Alunzio Torrenova, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo rispettivamente di m. 761 e di m. 672;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1733 con la chiamata U L;

I suddetti deviatoi sono muniti di dischetto indicativo; quello d'accesso al binario tronco di dischetto imperativo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Palermo.

Ordine di Servizio N. 30. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Montevarchi-Laterina e soppressione del raddoppio Trigesimo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1909).

Dalle ore 14 del 15 febbraio 1910 è stato attivato il doppio binario sul tratto Montevarchi-Laterina della linea Firenze-Roma, sopprimendosi in pari tempo il raddoppio Trigesimo di cui l'Ordine di Servizio 52-1909.

I segnali a disco di seconda categoria della stazione di Bucine e quello, lato Bucine, delle stazioni di Montevarchi e di Laterina verranno portati da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo, senza variarne la distanza dall'asse del rispettivo fabbricato viaggiatori.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 31 (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Bologna-Castelmaggiore.

Dalle ore 1 del 20 febbraio 1910 verrà attivato il doppio binario sul tratto Bologna-Castelmaggiore facendosi luogo in pari tempo allo spostamento da destra a sinistra rispetto ai treni cui comandano dei sottoindicati dischi di II categoria che verranno a trovarsi alle progressive chilometriche ed alle distanze dell' asse dei rispettivi F. V per ciascuno indicate:

Disco di Bologna, lato Corticella al Km. 2 + 153 ossia a m. 2153 dall'asse del F. V.;

Disco di Corticella, lato Bologna al Km. 5 + 863 ossia a m. 1127 dall'asse del F. V.;

Disco di Corticella, lato C. Maggiore al Km. 7 + 863 ossia a m. 873 dall'asse del F. V.

Disco di C. Maggiore, lato Corticella al Km. 8 + 680 ossia a m. 1114 dall'asse del F. V.

Contemporaneamente il semaforo ad un'ala che protegge l'attraversamento della tramvia Bologna-Pieve di Cento al P. L. Km. 6 + 863, rispetto ai treni pari, verrà trasportato a sinistra sul marciapiedi adiacente al F. V. della fermata di Corticella.

La stazione di Castelmaggiore è provvista di un binario per la precedenza dei treni pari della capacità di 83 veicoli.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno tutte le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7.

Ordine di Servizio N. 32. (SERVIZIO VII).

Trasformazione di Crevalcore in stazione a servizio normale.

Dal 20 febbraio 1910 la stazione di Crevalcore della linea Bologna-Revere, attualmente a servizio ristretto, rispetto al servizio movimento, viene trasformata in stazione a servizio normale, abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, coi seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al Km. 29 + 566.90 ed a sinistra nel senso Bologna-Revere.

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 29 + 160.30 e Km. 29 + 759.09 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 505.

Piano caricatore scoperto, con carico di testa e di fianco e corrispondente binario tronco, collegato colla prima linea della lunghezza utile di m. 35.

Bilancia a ponte della portata di tonn. 30, e grue fissa della portata di tonn. 3.

Segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio di m. 459 quello verso Crocetta e di m. 545 quello verso Bolognina.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito omnibus 1220, con le iniziali di chiamata C. R.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, e 7.

Ordine di Servizio N. 33. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Ungherese, via Fiume.

(Vedi Ordine di Servizio N. 65-1909).

Le ferrovie Ungheresi dello Stato informano che a datare dal 15 febbraio 1910 la stazione di *Kriván-Gyetva* è stata ammessa alle tariffe N. 4 e 15 del servizio diretto italo-ungherese.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno introdurre le seguenti aggiunte nella relativa tariffa (edizione 1° novembre 1901).

A pagina 26 — *Elenco delle stazioni Ungheresi* — aggiungere nella sede opportuna la ripetuta stazione di Krivàn-Gyetva coll'indicazione della distanza di Km. 787 sino a Fiume.

A pagina 44-45, la predetta stazione coi sottonotati prezzi in franchi, per quintale:

	N. 4		N. 15			
	a	b c	a	b	c	d
Krivàn-Gyetva	5,29	4,11	3,76	2,12	4,16	5,52

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 34. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la Società di Navigazione sul Lago d'Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1907).

Col 1° gennaio 1910 è entrata in vigore la 3ª appendice al regolamento-tariffa (edizione settembre 1896) pei trasporti sul Lago d'Iseo.

Detta appendice è stata distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 35 (Servizio VII).

Servizio cumulativo fra la Società Veneta e le ferrovie di Reggio Emilia, Mandela-Subiaco, Massa Marittima-Follonica Porto e Cremona-Borgo San Donnino.

A datare dal 1° marzo 1910 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O.. di bestiame, veicoli, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, fra le linee Thiene-Rocchette, Conegliano Vittorio, Udine-Cividale, Udine-Portogruaro, San Giorgio di Nogaro-Confine Austro Ungarico, Parma-Guastalla-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio-Stia e Ferrara-Copparo, esercitate dalla Società Veneta e quelle delle ferrovie Mandela-Subiaco, Massa Marittima-Follonica Porto e Cremona-Borgo San Donnino, in quanto, beninteso, le stazioni delle rispettive amministrazioni, sieno abilitate ai trasporti suddetti.

Con la stessa data il servizio cumulativo fra la Società Veneta e le ferrovie di Reggio Emilia, attualmente limitato alle sole linee Ferrara-Copparo e Conegliano-Vittorio, viene esteso anche a tutte le altre linee suindicate della Società Veneta.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve esser sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 19. (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Legnano.

Essendo cessato alla stazione di Legnano il servizio dei trasporti a domicilio delle merci a G. V. che veniva eseguito ad economia, si dovranno cancellare, alla pagina 20 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, il nome di tale stazione ed i relativi prezzi. Di conseguenza, anche a pagina 49 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, si dovrà depennare la lettera G esistente alla colonna 14, di fronte al nome della stazione stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 20. (Servizio VII).

Trasporti di bestiame in destinazione od in transito di Milano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 225-1909 e 21-1910).

Malgrado che coll'Ordine di Servizio N. 225-1909, siasi disabilitata la stazione di Milano Centrale dal servizio della Piccola Velocità accelerata, eccezione fatta per i trasporti di merci e bestiame da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti od accelerati, si verifica tuttavia l'inconveniente che talune stazioni continuano ad appoggiare su Milano Centrale dei trasporti di bestiame in genere in servizio di transito, o di bestiame equino in servizio locale, specialmente quando lo speditore fece domanda dell'acceleramento di resa nella misura stabilita dai paragrafi *a*) degli art. 57 e 58 delle vigenti tariffe, mediante pagamento della relativa sopratassa del 6 %.

Questi erronei instradamenti sono causa di grave disturbo nel servizio della stazione di Milano Centrale e quindi si interessano le stazioni mittenti delle spedizioni di bestiame in de-

stinazione od in transito per Milano a tenere ben presente che la stazione di Milano Centrale non dovrà mai essere impegnata per queste spedizioni allorquando sono eseguite a resa normale, oppure coll'acceleramento importante la sopratassa del 6 %, ma che a tale stazione possano unicamente far capo in servizio locale i trasporti di bestiame equino eseguiti con treni diretti (cavalli in vagoni scuderia), o con treni eccelerati (equini in vagoni ordinari) ed in servizio di transito i trasporti di ogni specie di bestiame, pure eseguiti con treni diretti (cavalli in vagone scuderia) o con treni accelerati (bestiame in genere).

Conseguentemente le stazioni di partenza o di transito delle linee che fanno capo a Milano dovranno curare che i trasporti di bestiame in genere, a resa normale o coll'acceleramento correlativo alla sopratassa del 6 %, destinati a Milano, od ivi transitanti, abbiano sempre a viaggiare con treni merci a Grande Velocità che fanno capo a Milano Porta Romana; a meno che si tratti di trasporti provenienti dalla linea di Mortara e diretti a Milano Porta Ticinese (bestiame equino non destinato al macello) oppure a Milano Porta Ticinese Scalo Bestiame (bestiame in genere) i quali potranno anche essere inoltrati con treni omnibus viaggiatori.

Coll'occasione si avverte che, sia alla stazione di Milano Porta Ticinese, che allo scalo bestiame raccordato colla stazione medesima, potranno, previ accordi coll'amministrazione, essere indirizzati i trasporti di bestiame da inoltrarsi, in base alle condizioni di tariffa con treni diretti (cavalli in vagone scuderia) o con treni accelerati (bestiame in genere).

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2. 3, 5. 9, 11 e 15 dei compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova e Firenze.

Circolare N. 21. (Servizio VIII).

Trasporto delle derrate alimentari a carro completo.

È stato rilevato che i trasporti di derrate alimentari a P. V. A. in carro piombato diretti all'estero pervengono ai transiti di confine nella maggior parte senza essere scortati dal prescritto foglio di carico mod. H-137.

Al riguardo si trova opportuno di far presente, per evitare equivoci, che il modulo anzidetto, destinato a far subito risultare gli estremi del trasporto e dei documenti doganali, sanitari, ecc. scortanti il trasporto medesimo, nonchè le soste sùbite dal carro nelle stazioni intermedie, e l'eventuale movimento dei piombi, è affatto distinto ed indipendente dal foglio itinerario (mod. G-167), istituito coll'Ordine di Servizio N. 72-1909 allo scopo di stabilire l'itinerario che ogni carro deve seguire, nonchè di controllarne il percorso a viaggio ultimato.

E poichè la mancanza del detto foglio di carico mette i transiti di confine nella condizione di dovervi provvedere, con un conseguente notevole aumento di lavoro, per potere effettuare la consegna dei carri completi alle Ferrovie estere, così si fa invito alle stazioni di non trascurarne mai la compilazione, avvertendo che gli agenti i quali non vi ottemperassero, saranno puniti a termini di regolamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 e 15 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 2 v. (SERVIZIO VII).

Restituzione carri noleggiati.

(Vedi Ordine di Servizio N 19v, 21v, 23v-1909).

Con riferimento agli Ordini di servizio 19v, 21v e 23v-1909, si comunicano i numeri dei carri ancora mancanti a completare la restituzione dei 970 noleggiati, alle Ditte « Auxiliaire » di Bruxelles, « Ludewig e Lange » di Berlino ed « Erste Eisenbahn » di Vienna.

La restituzione di questi carri procede però con lentezza, e molte stazioni, malgrado gli ordini impartiti, continuano ad utilizzare i carri stessi sia in servizio interno che cumulativo, anzichè spedirli alle rispettive località di concentramento.

Inoltre non sono ancora stati rintracciati e spediti a Mestre i carri RA. R. 4305 della Erste Eisenbahn di Vienna ed FS. NH. 8152 della Nesselsdorfer di Vienna, mancanti a completare la restituzione dei 1764 e 120 noleggiati di cui gli Ordini di Servizio 346-1908 e 10v-1909.

Nel richiamare alla stretta osservanza delle disposizioni impartite e nel confermare le penalità comminate, si interessa tutto il personale a sollecitare con ogni mezzo la ricerca e l'invio alle rispettive località di concentramento dei carri in questione, al fine di evitare che l'Amministrazione debba sottostare al pagamento di forti penalità per i ritardi nella riconsegna.

Carri della « Auxiliaire » mancanti alla restituzione:

078 - 082 - 083 - 089 - 098 - 0108 - 0119 - 0122
0130 - 0133 - 0136 - 0141 - 0146 - 0150 - 0158 - 01717
01728 - 01736 - 01740 - 01783 - 01786 - 01787 - 01789 - 01791
01794 - 01795 - 01797 - 01801 - 01806 - 01811 - 01843 - 01848.

Totale carri 32.

Carri della « Ludewig e Lange » mancanti alla restituzione:

01526 - 01540 - 01546 - 01547 - 01553 - 01561 - 01570 - 01590
01625 - 01631 - 01634 - 01645 - 01699 - 04023 - 04032 - 04055
04072 - 04096 - 04097 - 04100.

Totale carri 20.

Carri della « Erste Eisenbahn » mancanti alla restituzione:

3005 - 3010 - 3013 - 3019 - 3023 - 3024 - 3030 - 3031 - 3035
3058 - 3060 - 3062 - 3070 - 3076 - 3078 - 3087 - 3094 - 3096
3098 - 3102 - 3121 - 3122 - 3125 - 3130 - 3134 - 3136 - 3138
3140 - 3141 - 3145 - 3151 - 3155 - 3159 - 3169 - 3172 - 3177
3184 - 3186 - 3189 3192 - 3213 - 3229 - 3238 - 3239 - 3244
3245 - 3247 - 3304 - 3306 - 3319 - 3323 - 3326 - 3329 - 3330
3342 - 3745 - 3372 - 3380 - 3381 - 3383 - 3384 - 3392 - 3393
3396 - 3501 - 3503 - 3507 - 3508 - 3515 - 3520 - 3525 - 3527
3540 - 3544 - 3547 - 3555 - 3571 - 3584.

Totale carri 78.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 26, 27, 28, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8,00

ANNO III - N. 8.

24 FEBBRAIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ※ ※

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Roma, febbraio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C.-75.

Ordine di Servizio N. 36. (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Faenza-Forlì. — Soppressione del raddoppio Corleto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 71-1906).

Dalle ore 24 del 28 febbraio 1910 verrà attivato il doppio binario sul tratto Faenza-Forlì della linea Bologna-Ancona, sopprimendosi in pari tempo il raddoppio Corleto di cui l'Ordine di Servizio N. 71-1906.

Il segnale a disco di seconda categoria della stazione di Faenza — lato Forlì — e quello della stazione di Forlì — lato Faenza — verranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo, senza variarne la distanza dall'asse del rispettivo fabbricato viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 37. (Servizio VIII).

Trasporti da eseguirsi su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

(Vedi Ordini di Servizio N. 50 e 131-1909)

Per meglio disciplinare i trasporti in servizio dell'Amministrazione si fanno le seguenti aggiunte e modificazioni alle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 50-1909:

1° Sostituire il prospetto dei prezzi annesso all'art. 20 con quello allegato al presente Ordine di Servizio.

2° All'art. 20 fare le seguenti aggiunte:

Fra il secondo ed il terzo capoverso inserire il seguente:

Pei trasporti in servizio da e per le Officine di Pietrarsa e Granili la distanza da computarsi, dalla stazione di Napoli,

è rispettivamente di Km. 6 e Km. 3. Fra l'una e l'altra delle dette Officine sarà da calcolarsi la distanza di Km. 4.

Fra il quarto ed il quinto capoverso inserire i seguenti:

Per tutti i casi di anormalità riscontrate nei trasporti fatti per conto di imprese, valgono le norme in vigore pei trasporti ordinari, in quanto non siano modificate dalle norme contenute nel presente Ordine di Servizio.

Fra i mezzi d'opera che possono essere trasportati dalle imprese accollatarie di lavori si intendono compresi anche gli animali da tiro, a condizione beninteso, che essi siano necessari ed effettivamente impiegati pei lavori stessi.

3° Sostituire i due primi capoversi dell'art. 21 coi seguenti:

Computo delle distanze.

Pei trasporti con treni ordinari per conto di Imprese da o per stazioni ammesse al servizio merci P. V. la distanza tassabile, in analogia ai trasporti del pubblico, viene computata secondo le norme stabilite dall'Avv. *c*) a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche dello Stato (edizione 1° luglio 1908) e cioè da o per la stazione precedente o susseguente ammessa al servizio merci P V.

I trasporti da eseguirsi con treno speciale si tassano invece per le distanze che risultano dalle tavole polimetriche, calcolando per intero i tratti fra stazione e stazione parzialmente percorsi, anche nel caso di carico e scarico in punti intermedi.

4° Alla nota (3) a pag. 29 dove è detto:

« *Pei trasporti di cui al comma l*) *del detto articolo si fa uso del*: » correggere l'indicazione del comma da *l*) in *m*).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 27, 43, 44, 45 e 46.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 37-1910.

CATEGORIA DEI TRASPORTI	Tassa di porto per persona o per tonnellata-chilometro	Diritto fisso di stazione per tonnellata	Diritto fisso per tonnellata		TASSA MINIMA		
			di carico (2)	di scarico (2)	per spedizione	per carro chilometro	per treno speciale e per giorno qualunque sia il numero delle corse fatte dal treno speciale.
Trasporti di persone	0 02	—	—	—	—	—	—
Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto circolante sulle proprie ruote. .	0.01 (*)	—	—	—	—	—	—
Trasporti con treni ordinari per conto dei Servizi dell'Amministrazione:							
a) a carico dell'esercizio, della manutenzione ordinaria, straordinaria e dei magazzini (lettera di porto verde) (4) .	0.02 (**)	—	—	—	—	—	—
b) in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (lettera di porto rosa) (4) .	0.02	0.20	0.40	0.40	0 50	0.10 (3)	—
Trasporti con treni ordinari per conto di Imprese accolatarie	0 03	0.20	0.40	0. 10	0.50	0.15 (3)	—
Trasporti con treni speciali per conto dei Servizi dell'Amministrazione:							
a) a carico dell'esercizio e della manutenzione ordinaria o straordinaria (4) .	0.02	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	—	—	—	0.10 (3)	50 —
b) in conto patrimoniale (4)	0.02	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.40	—	0.10 (3)	50 —
Trasporti con treni speciali-materiali per conto di Imprese accollatarie	0.03	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.10	—	0.15 (3)	50 —

(*) Da contabilizzarsi in conto patrimoniale ai soli effetti finanziari.

(**) Da tassarsi e contabilizzarsi colle norme di cui all'articolo 23.

(1) Il diritto fisso pei treni-materiali è di L. 0,20 alla tonnellata pei trasporti da stazione a stazione; di L. 0.50 se il trasporto avviene da o per un punto intermedio o fra vari punti intermedi; ridotto a L. 0.25 quando il trasporto venga fatto con treno di ritorno utilizzato. Nel caso in cui i materiali trasportati con treno speciale fossero già stati o dovessero venire gravati del diritto fisso di L. 0.20 per un precedente o susseguente trasporto con treno ordinario, il diritto fisso pel treno speciale verrà proporzionatamente ridotto di tale importo.

Pei trasporti in provenienza dalle cave, il diritto fisso è di L. 0.20 o L. 0.50 per tonnellata, a seconda che la cava è allacciata direttamente con la stazione, oppure in piena linea.

(2) Pei trasporti effettuati per conto diretto dei Servizi il diritto fisso di carico e scarico si applica nel solo caso in cui l'operazione venga eseguita dal personale dell'Amministrazione pagato a debito dell'esercizio. Per quelli a carico di Imprese, le cui operazioni sieno state eseguite dal personale dei Servizi pagato in conto lavori, non si dovrà computare il compenso, ma a cura dei Servizi verrà addebitato il relativo importo direttamente alle Imprese predette.

(3) Le tasse minime per vagone-chilometro sono applicabili quando sia richiesto o si renda necessario l'impiego di uno o più vagoni anche congiunti. La tassa minima di L. 0.15 è sempre applicabile nei casi di trasporti di animali da tiro.

(4) I prezzi su indicati stabiliti pei trasporti con treni ordinari o speciali per conto dei Servizi dell'Amministrazione sono applicabili anche ai trasporti che pur essendo eseguiti da Imprese debbono però, a termini del contratto, far carico direttamente ai lavori e non alle Imprese medesime. I tal caso i trasporti con treni ordinari saranno scortati dalla lettera di porto Mod. I-112 e I-113 anzichè dalla richiesta Mod. I-114, e per quelli con treni speciali gli uffici emittenti avranno cura di indicare nell'apposito spazio della cedola-orario Mod. I-120 che il trasporto fa carico al lavoro e non all'impresa.

N. B. — Pei trasporti a tariffa ordinaria da eseguirsi in conto corrente a richiesta dei Servizi, veggasi il Capo VII del presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 38 (SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 233. P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 241-1909).

Dal 16 febbraio 1910 la tariffa locale N. 233 P. V. serie A è estesa ai trasporti di acqua minerale naturale, in partenza dalla stazione di Pisa Porta Fiorentina.

Per conseguenza, nell'intestazione della serie A della detta tariffa locale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della menzionata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 39. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 212 P. V.

Col 1° marzo 1910 la tariffa locale N. 212 P. V. sarà estesa ai trasporti di « *materiali da costruzione* ascritti alla serie I della tariffa speciale comune N. 121 P, V.; *pietre lavorate* a scalpello piano o alla martellina ecc. » in partenza dalle stazioni della linea Falconara-Fabriano.

In conseguenza, nel primo gruppo delle stazioni *mittenti* di detta tariffa locale deve essere aggiunta la linea suindicata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 40. (SERVIZIO VIII).

Tassa pei bagagli sul percorso Peri confine-Ala.

La tassa da applicare per il percorso di confine Peri confine-Ala nelle spedizioni di bagaglio per e da *Ala* rimane fis-

sata in Fr. 0.09 per ogni 10 Kg. indivisibili, anzichè in L. 0,042 (minima 0,05), come risulterebbe dalle disposizioni a suo tempo impartite al riguardo dalle cessate Società Adriatica e Mediterranea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 41. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 417 P. V.

In seguito all'attivazione del completo servizio merci nella stazione di Belgirate ed alla soppressione del servizio cumulativo coll' Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore per i trasporti di merci da e per lo scalo lacuale di Belgirate, di cui l' Ordine di Servizio N. 22-1910, devono essere depennati, nella tariffa locale N. 417 P. V., il richiamo (1), che figura nel prospetto dei prezzi della tariffa stessa di fianco all' indicazione della stazione di Belgirate, e la corrispondente nota a piè di detto prospetto

La nota (2), poi, alla ripetuta tariffa, che prende il N. 1, deve essere così modificata:

« Il prezzo di questa serie è applicabile esclusivamente ai trasporti in servizio cumulativo colla Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, via Arona, e destinati ad Isola Bella, Suna, Pallanza, Intra, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio.

Le quote spettanti alla detta Impresa sono le seguenti:

« L. 5,00 per tonnellata, compreso il diritto fisso, per le spedizioni destinate ad Isola Bella, Suna, Pallanza e Intra;

L. 6.00 per tonnellata, compreso il diritto fisso, per le spedizioni destinate a Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 42. (SERVIZI III, VII e XI).

Divieto di salire o scendere dai treni nelle fermate stabilite per servizio di pilota.

Allorquando un treno si arresta lungo la linea od in stazioni in cui non ha fermata, per servizio di pilota, è proibito a chiunque altro di salire o scendere dal treno stesso, all'infuori del pilota.

In casi eccezionali soltanto, e per esigenze di servizio si può permettere, e soltanto per gli agenti da designarsi, di valersi di tali fermate in determinati treni, previ accordi fra le competenti Divisioni del Movimento e Traffico e del Mantenimento e Sorveglianza, ed in base agli ordini ed istruzioni scritte date al personale.

In questi casi le maggiori cautele debbono però essere usate dal personale autorizzato a profittare di tali fermate, nel salire o scendere dai treni, per evitare possibili infortuni.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 7, 8, 9, 11 e 43.

Ordine di Servizio N. 43. (SERVIZIO VII).

Cambiamento di nome della fermata di Stellata della ferrovia Ferrara-Suzzara.

(Vedi Ordini di Servizio N. 69-1906 e N. 155-1909)

A datare dal 1° marzo 1910 la fermata di Stellata, della ferrovia Suzzara-Ferrara, prenderà il nome di Stellata-Ficarolo.

Opportuna modificazione dovrà quindi essere praticata nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 44. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 361-1909).

Con effetto dal 20 gennaio 1910, nella tariffa diretta italo-belga sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

Nell'elenco delle stazioni belghe, a pag. 97:

Il nome di Milmort (Station) (2) va modificato in Milmort (2);

Il nome della stazione di Milmort (Raccordements) va cancellato colle relative indicazioni.

Nella tariffa eccezionale pei carboni, a pag. 221:

Il nome di Milmort (Station) va modificato in Milmort;

Il nome della stazione di Milmort *Charbonnage de Bonne-Foi Hareng* va cancellato colle relative indicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 45. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 27-1910).

Nella colonna della tariffa speciale I-*b* per la relazione Öslau-Peri transito (introdotta in tariffa col 24 Supplemento, pag. 26), il prezzo di frs 3.50 va modificato in 4.50.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 46. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1910).

Colla data del 20 febbraio 1910 nella monenclatura e classificazione della tariffa diretta italo-svizzera e precisamente a pag. 61, sarà da modificarsi la classificazione della seguente voce, come è indicato quì appresso:

65	1093	**Acido** pirolegnoso grezzo, cioè non servibile quale aceto comune	2 5 9 — —	2 1 —

Con la stessa data verranno pure ammesse alla tariffa eccezionale N. 3 le quì sotto indicate stazioni, che coi relativi prezzi dovranno essere annotate a pag. 385 e 386 di detta tariffa :

TARIFFA ECCEZIONALE N. 3.

		a	b	c	d	e (¹)	f
		PREZZI PER QUINTALE					
Seebach	Chiasso	1.19	1.18	1.19	1.12	1.33	—
	Pino	1.03	1.02	1.03	0.97	1.15	—
	Iselle	1.67	1.60	1.67	1.54	1.76	—
Zofingen	Chiasso	1.28	1.26	1.28	1.20	1.42	—
	Pino.	1.12	1.10	1.12	1.05	1.24	—
	Iselle	1.45	1.40	1.45	1.34	1.54	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 47. (Servizio II).

Accettazione di biglietti di banca e di stato.

La Direzione Generale della Banca d'Italia, con circolare diramata a tutte le sue sedi, per quanto riguarda i biglietti di propria emissione, il Ministero del Tesoro, con nota circolare N. 79714, Div. V, 19 gennaio 1910, ai Delegati del Tesoro e agli Intendenti di Finanza, e il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, con circolare N. 44 del 21 dicembre 1909 alle Camere di commercio e ai Prefetti del Regno, hanno richiamata l'attenzione del pubblico in generale, ma specialmente

di coloro cui è affidato maneggio di danaro, sugli inconvenienti che possono derivare dall'abitudine invalsa presso molti commercianti ed industriali, di apporre sui biglietti di banca e di Stato che passano per le loro casse, firme, timbri o leggende a scopo di riconoscimento o di pubblicità.

L'apposizione di tali contrassegni, impressi di preferenza sulle parti filigranate dei biglietti con inchiostri o vernici appariscenti, rende quasi sempre difficile, ma più spesso impossibile, riconoscere dall'esame delle filigrane l'autenticità, o meno, dei biglietti.

Di questa importantissima circostanza si valgono i fabbricatori e gli spenditori di biglietti falsi, i quali, precisamente mediante timbri e contrassegni apocrifi, tendono a mascherare la deficienza dei loro prodotti criminosi, e darvi un falso accreditamento atto a meglio sorprendere la buona fede del pubblico.

Ora, appunto in seguito agli intervenuti accordi fra il Ministero del Tesoro, il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio e la Direzione Generale della Banca d'Italia, è stato disposto che tutti i cassieri delle Banche e delle R. Tesoriere abbiano a procedere col massimo rigore al riconoscimento e all'esame dei biglietti muniti di tali contrassegni, rifiutandone l'accettazione quando da essi possa risultare dubbio o difficile il confronto delle filigrane e quindi l'accertamento della autenticità dei biglietti.

Per conseguenza anche tutte le casse, gli uffici, le stazioni, gli scali e le agenzie della rete ferroviaria dello Stato debbono farsi strettissimo obbligo di ottemperare alle sopra richiamate disposizioni ministeriali, non accettando nei versamenti e negli incassi, per qualsiasi titolo effettuati, biglietti di banca, istituti di emissione e di Stato di cui non sia riconoscibile a prima vista l'accettabilità o l'autenticità.

E poichè secondo una notificazione del Ministero del Tesoro, che risulterebbe esatta, molte stazioni della Rete usano contrassegnare i biglietti di banca e di Stato compresi nei loro versamenti alle casse compartimentali con sigle, timbri o leggende probabilmente intese a stabilire le eventuali responsabilità dei singoli versanti, converrà che tutte indistintamente le Stazioni e gli Uffici aventi maneggio di danaro si astengano rigorosamente,

d'or innanzi, dallo apporre per qualsiasi titolo o ragione tali contrassegni ai biglietti introitati e versati a cassa o rimessi in circolazione, a scanso di inconvenienti e delle conseguenze che ne potrebbero derivare.

A fissare le reciproche responsabilità, i versanti potranno cautelarsi rispetto alla identità dei biglietti compresi nei loro versamenti alle casse compartimentali, valendosi delle norme di cui al punto 4 della Istruzione N. 3-1906 del Servizio centrale II.

Istruzione N. I. (Servizio II).

Paghe agli avventizi assunti per bisogni temporanei.

(Vedi Istruzioni N. 13-1906 del Servizio II, 4-1908 e 4-1909)

Avendo la disposizione di cui al penultimo capoverso dell'istruzione 4-1909 trovato difficoltà nella pratica attuazione, si trova opportuno d'apportarvi le seguenti modificazioni.

PER GLI AVVENTIZI DEL MANTENIMENTO.

Tanto il prelevamento con mod. B-99 d., quanto la consegna dei mod. B-94 quitanzati e contemporaneo ritiro del tagliando B del mod. B-99 d. può dai titolari delle sezioni del mantenimento, o loro aggiunti, esser delegato agli ispettori di Riparto.

In questi casi il tagliando A del mod. B-99 d. deve essere opportunamente rettificato coll'aggiunta del nome dell'Ispettore di Riparto cui deve essere consegnato l'importo per la quietanza del tagliando B.

PER GLI AVVENTIZI DELLA TRAZIONE.

1° *Pagamenti in località sede di sezione o di riparto di sezione.* — Il prelievo dei fondi dalla stazione con mod. B-99 d. dev'essere fatto dal Capo della sezione, il quale firma entrambi

i tagliandi di detto modulo; il Capo sezione può però anche delegare il Dirigente amministrativo, previamente e personalmente accreditato dal Capo sezione presso il Capo stazione, a presentare il modulo stesso

In questo caso nel tagliando A del mod. B-99 d. la stazione alle parole: « consegnata oggi la suindicata somma » fa seguire il nome e qualifica dell'agente che l'ha ritirata, il quale pure firma il tagliando B

Nei casi in cui nella stessa sede della sezione esista deposito o squadra di rialzo si procede come nel seguente paragrafo.

2. *Pagamenti da effettuarsi nelle sedi di deposito o di squadra di rialzo.* — Si procede come per gli avventizi del mantenimento; e cioè la Sezione emette il mod. B-99^{D} coll'indicazione del nome del Capo del deposito o della squadra cui deve rimettersi la somma e dal quale dev'essere quietanzato il tagliando B.

3° *Pagamenti da effettuarsi nelle località dove il personale di Trazione è alla dipendenza della stazione.* — Il Capo stazione ricevuto il ruolo mod. B-94 compilato dalla sezione ne effettua il pagamento agli avventizi inscrittivi e procede nei modi stabiliti dalle istruzioni 4-1908 e 4-1909.

Per questi non si fa quindi luogo ad emissione di modulo B-99^{D}.

Le disposizioni della presente si applicano alle divisioni di trazione con funzioni di sezione.

Nei casi in cui per qualsiasi motivo la somma prelevata non venisse completamente erogata, l'avanzo dove essere restituito alla stazione la quale fa opportuna annotazione sul tagliando B del mod. B-99^{D} che nel contempo viene restituito dalla stazione stessa al funzionario che aveva fatto il prelevamento; conforme dimostrazione della somma prelevata, di quella erogata e della restituita deve risultare sul rispettivo mod. B-94.

Si conferma che al pagamento degli avventizi coll'eccezionale modalità dell'uso dei mod. B 94 e B-99^{D} si deve provvedere nei soli casi in cui non sia assolutamente possibile comprendere tali agenti nei ruoli ordinari.

Nelle richieste mod. B-99^D oltre la data sopra le singole firme, bisogna ripetere, nello spazio superiore a sinistra del tagliando B, il numero della richiesta « *Richiesta N. . . . .* ». In occasione di ristampa, detto modulo verrà opportunamente modificato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 3.[v] (SERVIZIO VII)

Modificazioni d'orario da attivarsi col 1° marzo 1910.

I. — **Principali modificazioni da attivarsi nell'orario dei treni viaggiatori.** — A) Linea Milano-Venezia. *Trasformazione in diretto (nuovo 97) del treno accelerato notturno 1121 Milano-Venezia,* con partenza da Milano alle ore 0.30 ed arrivo a Venezia alle 6.30, con conseguenti modificazioni nell'orario dei treni locali Padova-Venezia; anticipazione di 30 minuti in partenza da Brescia del treno 1423 e di un'ora e mezza in arrivo a Venezia, e sostituzione del treno misto 5957 Desenzano-Verona, col nuovo 2575 Brescia-Verona.

Soppressione di parecchie fermate e ritocco d'orario al direttissimo 91.

Linea Bologna-Revere. Prolungamento dei treni 4645 e 4646 al tratto S. Felice-Revere, e anticipazione del 2850.

Linea Verona-Rovigo. Lieve anticipazione del treno 2670.

B) Linee al sud di Roma. Essendo possibile di transitare con i treni sul tratto Bagnara-Favazzina della linea Battipaglia-Reggio Cal., anche in ore notturne, col 1° marzo p. v. verranno attivate sulle linee a sud di Roma importanti modificazioni d'orario comprendenti la riattivazione dei treni notturni da e per Reggio Cal., con orario all'incirca analogo a quello esistente prima del terremoto del 28 dicembre 1908. Le principali modificazioni sono le seguenti:

Ripristino della comunicazione diretta da Roma per la Calabria e la Sicilia a mezzo del treno 109 della linea Roma-Napoli in luogo del 107 come ora, rendendo direttissimo il detto 109 con anticipo nel suo arrivo a Napoli dalle 18.35 alle 17.50, e ritardando dalle 16.50 alle 18.15 la partenza da Napoli del diretto 109 per Reggio Calabria, ove l'arrivo avverrà solo 25 minuti più tardi. In conseguenza verranno ritardati la corsa marittima N. 9 da Villa S. Giovanni a Messina, il diretto 109 Messina-Palermo ed il 119 Messina-Siracusa.

Posticipazione di 3 ore circa in partenza dalla Sicilia e di 2 ore e 15 minuti in arrivo a Napoli della comunicazione diretta stabilita dal treno 104 che proseguirà su Roma a mezzo dell'attuale 106 (nuovo 104), che giungerà a Roma alle 14.10 in coincidenza col diretto 24 per Firenze, la cui partenza verrà ritardata alle 14.25. L'attuale 104 assumerà il N. 106.

Ripristino, a partire da Reggio Calabria, della comunicazione diretta stabilita dal treno 110, che attualmente ha origine da S. Eufemia fissandone la partenza da Reggio Centrale alle ore 0.25 e l'arrivo a Napoli alle 14,35, in coincidenza con l'omonimo 110 per Roma. Detto treno coinciderà a Villa San Giovanni con la corsa 10, la quale a sua volta avrà coincidenza a Messina col treno accelerato 1976 proveniente da Catania ed oltre. Esso non avrà però coincidenze da Palermo. L'attuale treno 104-S Reggio-Salerno verrà soppresso.

Anticipazione di circa 4 ore del diretto 101 Roma-Napoli, accostandolo al direttissimo 109, allo scopo di disimpegnare il servizio locale che verrebbe a trovarsi in parte scoperto in seguito alla trasformazione del 109 in direttissimo.

Posticipazione di 50 minuti in partenza da Roma, e prolungamento da Ceprano a Napoli dell'accelerato 1807, sopprimendo il treno 3489 Roccasecca-Napoli. Il treno 1807 verrà così a sostituire anche il treno 101 trasportato, come già si disse, in altre ore.

Posticipazione di 1 ora e 45 minuti in partenza da Napoli ed acceleramento del treno 1810 sopprimendo la precedenza, a Cassino, del treno 102, in modo da mantenere inalterata l'ora d'arrivo a Roma.

Anticipazione di 35 minuti in partenza da Napoli del diretto 102 mantenendone invariata l'ora d'arrivo a Roma.

Posticipazione di un'ora circa del treno 807 Napoli-Taranto collegandolo con l'attuale 3651 Taranto-Brindisi, *nonchè del coincidente 847 Metaponto-Reggio Cal.*

Acceleramento di circa mezz'ora, anticipando l'arrivo a Metaponto ed a Brindisi del treno notturno 1909, nonchè dei coincidenti treni 1943 della Metaponto-Reggio, in partenza da Metaponto e 1949 della Sibari-Cosenza, anticipando così di 34 minuti l'arrivo a Cosenza.

Acceleramento del treno notturno 3661 (nuovo 1902) Brindisi-Napoli, ritardandone di 23 minuti la partenza da Brindisi ed anticipando di 35 l'arrivo a Napoli. Contemporaneamente vengono posticipati i treni 1946 Reggio-Metaponto e 1950 Cosenza-Sibari.

Istituzione di un treno notturno (accelerato 1950) in partenza alle ore 0,40 da Cosenza per Sibari, dove coinciderà col diretto 847 per Reggio e coll'accelerato 1942 per Metaponto e Napoli. In cambio verrà soppresso il treno misto 3784 Cosenza-Sibari.

Anticipazione di mezz'ora circa nella marcia del treno 810 Taranto Napoli.

Allungamento di 10 minuti nella marcia del diretto 802 Brindisi-Napoli, anticipandone di altrettanto la partenza da Brindisi.

Posticipazione di 10 minuti del treno 1908 Taranto-Brindisi, ponendolo a Napoli in coincidenza col treno 1810 per Roma, anzichè col 102.

Posticipazione di due ore e mezza in partenza da Reggio Cal. e di circa 4 ore in arrivo a Metaponto del diretto 840 (nuovo 842) allo scopo di mantenere la coincidenza coi diretti di Sicilia. A Metaponto la continuazione su Napoli avverrà non più a mezzo del diretto 810, bensì con l'802, e quella su Bari invece che coi treni 1909 e 4822, col treno 801 e con l'attuale 3616 (nuovo 4822), convenientemente accelerato.

Ripristino del prolungamento del treno accelerato 1935 da Bagnara a Reggio Cal. nonchè dei treni 3721, 4977 e 3732 fra Nicotera e Reggio Cal.

Sulle linee ora indicate e su altre della Rete s'introducono pure varianti di minore conto, alcune delle quali sono conseguenza di quelle sopra accennate.

II. — **Principali modificazioni di orario per i treni merci** — Linea Firenze-Roma. Istituzione di una coppia di treni merci diretti tra Firenze e Roma (sopprimendo per lo stesso percorso altri treni merci). Pel tratto Firenze-Chiusi la modificazione è stata introdotta fino dal 16 febbraio.

Linea Ancona-Orte. Istituzione di una coppia di treni merci diretti tra Ancona e Terni.

Riduzione di velocità in piena corsa dei treni merci sui tratti acclivi per riguardo specialmente all'economia di frenatura.

Linea Metaponto-Reggio C. C. Istituzione di una coppia di treni merci diretti sulle tratte Metaponto-Catanzaro M. e Catanzaro M.-Reggio C. C. e sistemazione dei treni merci raccoglitori a P. V. all'intento di ottenere maggiore regolarità e rapidità nell'inoltro delle merci.

III. — **Disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.** — Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° marzo 1910 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 28 febbraio, non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capotronco prima della mezzanotte.

La effettuazione dei treni speciali nella notte dal 28 febbraio al 1° marzo e quella di treni straordinari qualsiasi nel 28 febbraio, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori quì di seguito non indicati ed il cui orario abbia subito soltanto lievissimi ritocchi coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Milano-Venezia. Il direttissimo 91 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Linea Firenze-Roma. Il diretto 28 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea Roma-Napoli. Il 102 ed il 1810 assumeranno il nuovo orario in partenza da Napoli la notte dal 28 febbraio al 1° marzo.

Linea Cancello-Benevento. Il treno 1930 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

Linea Foggia-Napoli. Il treno 3538 assumerà il nuovo orario a Caserta.

Linea Napoli-Brindisi. Il diretto 807 ed il treno 3666 viaggeranno col cessante orario rispettivamente fino a Taranto e

Metaponto, mentre il treno 3664 (nuovo 1902) ed il 1909 assumeranno il nuovo orario a Potenza di Basilicata.

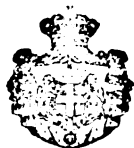
Linea Battipaglia-Reggio Calabria. I diretti 104 e 109 assumeranno il nuovo orario a Sapri; ed il 1935 in arrivo a Bagnara col vecchio orario, proseguirà col nuovo. Il 104 S dell'attuale orario non sarà più effettuato a partire dalla sera del 28. In conseguenza le ammissioni dei viaggiatori sul 104 dell'attuale orario saranno regolate in base a quella del 104 nuovo il quale farà quindi servizio anche nelle stazioni di Palmi, Gioia Tauro, Rosarno e Nicotera.

Linea Metaponto-Reggio. Il diretto 840 assumerà il nuovo orario a Cotrone, dalla quale stazione avrà regolarmente origine il nuovo 1942.

Linea Messina-Patti-Palermo. Il 1968 assumerà il nuovo orario a Cefalù.

Linea Messina-Catania. Il 1976 proseguirà la notte dal 28 febbraio al 1° marzo sino a Messina Porto.

Le Divisioni competenti dei singoli Compartimenti prenderanno d'accordo le disposizioni necessarie per la regolare attivazione delle modificazioni d'orario di cui al presente Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO III - N. 9.

3 MARZO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Roma, marzo 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

—

Ordine di Servizio N. 2v (Boll. 7-1910). — Nel prospetto dei carri della Erste Eisenbahn, mancanti alla restituzione, correggere il N. *3715* in *3345*.

Ordine di Servizio N. 47 (Boll. N. 8-1910), 5° capoverso, penultima riga, alle parole: « *di cui non sia riconoscibile a prima vista l'accettabilita o l'autenticità* », sostituire le seguenti: « *nei quali i contrassegni apposti abbiano talmente coperte o danneggiate le filigrane da rendere dubbio, o impossibile, il giudizio sull'autenticità del biglietto* ».

Ordine di Servizio N. 48. (Servizio VIII).

Modificazioni all'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Nell'intento di agevolare le stazioni nelle proprie operazioni, a partire dalla contabilità di marzo 1910, viene tolto l'obbligo, fatto alle medesime dall'art. 17 delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* », di scritturare nei *riassunti arrivi del servizio interno* (Mod. I-424 G. V. e P. V. A. e Mod. I-425 P. V.) i trasporti, *con data di spedizione anteriore alla quindicina in corso*, separatamente da quelli *con data di spedizione della quindicina stessa*.

Nulla è innovato per quanto riguarda i riassunti arrivi dei servizi cumulativo italiano ed internazionale (Mod. I-426 G. V. e P. V. A. e Mod I-427 P. V.), nei quali i trasporti giunti con data di spedizione anteriore alla quindicina in corso, dovranno sempre essere scritturati separatamente da quelli giunti con data di spedizione della quindicina stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 49. (Servizio VII e X).

Manovali pulitori di scorta ai treni.

Alcuni treni specialmente fra quelli composti di materiale intercomunicante, sono scortati, in tutto od in parte del percorso, da manovali pulitori del servizio trazione e materiale i quali sono specialmente incaricati della pulizia delle ritirate delle carrozze e, subordinatamente alla comodità dei viaggiatori, anche di quella dei corridoi e dei compartimenti.

Il servizio di detti agenti sarà regolato dalle seguenti norme.

1. - *Pulizia.* - I Manovali pulitori debbono eseguire di loro iniziativa la pulizia delle ritirate; però il personale di scorta non deve disinteressarsene ma chiedere l' intervento del pulitore tutte le volte che occorra.

Debbono pure eseguire di loro iniziativa la pulizia dei compartimenti vuoti, (cioè non occupati da viaggiatori o da bagagli); e di quelli occupati se vien fatto loro richiesta dai viaggiatori, sia direttamente sia a mezzo del personale di scorta al treno.

Detto personale quando rileva da sè, o a mezzo dei viaggiatori, che un compartimento occupato non è in istato di pulizia soddisfacente deve domandare ai viaggiatori se desiderano che il compartimento stesso venga pulito. In caso di risposta affermativa ne dà avviso al pulitore e quindi si assicura che la pulizia sia stata eseguita.

2° - *Congiungimento e disgiungimento dei mantici d'intercomunicazione.* - I manovali pulitori hanno l'obbligo di eseguire il congiungimento e il disgiungimento dei mantici d' intercomunicazione nelle stazioni intermedie ove deve essere aggiunta o tolta dal treno qualche carrozza, quando non vi sia personale appositamente incaricato.

Allo scopo poi di abbreviare più che sia possibile le operazioni da farsi durante la sosta i manovali pulitori debbono sempre preparare, prima della fermata del treno, il disgiungimento dei mantici nel punto ove il treno dev'essere dimezzato per aggiungervi o togliervi le carrozze e completare il congiungimento dopo ripresa la corsa.

3° - *Distacco ed applicazione degli accoppiamenti del riscaldamento a vapore.* - Durante l' inverno spetta ai manovali pulitori anche il ricambio degli accoppiamenti pel riscaldamento a vapore del treno che eventualmente si guastano, nonchè il distacco e l'applicazione degli accoppiamenti delle carrozze che vengono tolte od aggiunte al treno in qualche stazione priva di personale specialmente incaricato di tali operazioni.

4° - *Piccole riparazioni.* - I manovali pulitori debbono pure provvedere anche solo in via provvisoria, a quelle piccole riparazioni che non richiedono pratica di operaio, come ad esempio: fermare tiravetrine, alzare o abbassare telarini incagliati, smuovere le leve regolatrici del vapore di difficile ma-

novra, ecc., e ciò in conformità alle speciali istruzioni che essi ricevono.

5° – *Verifica apparecchi d' illuminazione.* – I manovali pulitori debbono provvedere altresì al ricambio delle lampadine esaurite con quelle di scorta anche in consegna. Debbono inoltre mettere in « *veilleuse* » le lampadine dei compartimenti vuoti, dopo eseguita la prescritta pulizia.

Rilevando difetti, deficienza di pulizia, mancanze o manomissioni negli apparecchi di illuminazione, debbono possibilmente porvi riparo e darne avviso al Capo Conduttore affinchè ne faccia annotazione sul foglio di corsa, per le relative responsabilità. Così pure riscontrando in qualche carrozza mancanza o insufficienza di luce ne debbono dare avviso al Capo Conduttore per le necessarie comunicazioni telegrafiche alle stazioni che debbono tener pronti i fanaletti a candela o le batterie di accumulatori di ricambio.

Beninteso queste constatazioni, che possono essere fatte dai manovali pulitori, non esonerano il personale di scorta al treno dal sorvegliare l'illuminazione del treno stesso.

6° *Servizi accessori.* – I manovali pulitori debbono pure, in seguito ad avviso del personale di scorta al treno, aiutare i viaggiatori per il trasporto dei bagagli in quei casi nei quali ciò fosse necessario specialmente quando qualche viaggiatore, salito in una stazione intermedia, non abbia avuto tempo di scegliere un compartimento e farvi collocare i bagagli dai facchini esterni, oppure quando fosse opportuno far cambiare compartimento a qualche viaggiatore perchè in quello nel quale si trova non funziona il riscaldamento o manca l'illuminazione o per altro motivo.

7° *Disposizioni disciplinari.* - I manovali pulitori durante il viaggio sono disciplinarmente alla dipendenza del Capo Conduttore, il quale ne segnerà il nome sul foglio di corsa insieme a quelli dell' altro personale di scorta al treno. Perciò il manovale pulitore nel prendere servizio deve presentarsi al Capo Conduttore.

Il Capo Conduttore, come i Controllori, debbono poi sorvegliare che i manovali pulitori indossino in servizio la prescritta divisa completa (camiciotto e pantaloni di mistone, grembiale e berretto), disimpegnino con diligenza il proprio servi-

zio, mantengano un contegno corretto e sopratutto non richiedano mancie ai viaggiatori, nè le accettino se offerte.

Delle irregolarità che rilevano debbono fare rapporto sul foglio di corsa colle norme prescritte come di tutte le altre irregolarità. Le sezioni del movimento e traffico debbono a loro volta riferire alla divisione trazione e materiale dalla quale dipende il manovale.

Il personale di scorta al treno rilevando qualche irregolarità nel servizio del manovale pulitore dove farne rapporto al Capo Conduttore.

8° *Ispezioni superiori.* - Gli Ispettori dei diversi Servizi, qualora rilevino che i manovali pulitori non adempiano al loro dovere, debbono pure farne rapporto all' ufficio al quale appartengono, che a sua volta, deve informare la divisione della trazione e del materiale dalla quale dipende il manovale. Qualora però i signori Ispettori rilevino mancanze specialmente nel contegno degli agenti verso il pubblico, debbono possibilmente darne avviso al Capo Tecnico o Capo verificatore o Capo deposito della località ove il manovale lascia il servizio per gli immediati provvedimenti. In questi casi deve pure dagli Ispettori farsi rapporto del fatto al proprio Servizio Centrale, per le opportune comunicazioni al Servizio centrale della trazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 26, 29 e 34.

Ordine di Servizio N. 50. (Servizio VIII).

Biglietti d' abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

In seguito ad accordi intervenuti colla Società Anonima per le Ferrovie dell'Alta Valtellina (Linea Sondrio-Tirano) sanzionati col Decreto Ministeriale N. 731 del 29 Gennaio 1910, a partire dal 15 marzo 1910 avrà luogo con la medesima lo scambio di facilitazioni per biglietti d'abbonamento previsto dal Regio Decreto N. 705 del 3 settembre 1909.

In conseguenza si dispone quanto appresso:

1° Dalla data anzidetta - 15 Marzo 1910 - gli impiegati

ed agenti della ferrovia Sondrio Tirano aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, sono ammessi a fruire sulle linee dello Stato della tariffa di abbonamento per impiegati governativi, ecc., di cui all'allegato N. 6-*C* alle Tariffe e condizioni, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'allegato medesimo.

2° Il rilascio dei biglietti di abbonamento di cui trattasi avrà luogo soltanto per percorrenze (non maggiori di 60 km.) su linee delle Ferrovie dello Stato, diramantisi dalla stazione comune di Sondrio.

E' fatta eccezione per gli abbonamenti chiesti per cure balnearie e climatiche in conformità al comma *b*) punto 2, del predetto allegato N. 6-*C*, i quali possono essere emessi per un percorso su qualsiasi linea dello Stato, purchè non superiore sempre a km. 60.

3° La stazione di Sondrio, ricevendo domande Mod. I-245 per tessere di riconoscimento da parte di impiegati ed agenti della ferrovia Sondrio-Tirano vi darà corso sollecitamente inviandole alla divisione movimento e traffico di Milano e trasmetterà invece al « *Servizio Centrale VIII Ufficio 3° Roma* » le domande (Mod. I-61) di biglietti che dalla Direzione dell'Esercizio della linea predetta le fossero rimesse, accertandosi che risultino, dalle domande stesse, gli estremi della tessera di riconoscimento, il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto dall'abbonando e la sua residenza.

4° I biglietti (rilasciati esclusivamente dal Servizio Centrale VIII°), saranno spediti alla stazione comune di Sondrio (gestione Stato) dalla quale ha inizio l'abbonamento, ovvero (nel caso di abbonamenti per cure climatiche ecc.), a quell' altra stazione delle ferrovie dello Stato che il richiedente indicherà nella domanda.

La predetta stazione di Sondrio ricevendo i biglietti ne introiterà il prezzo e lo contabilizzerà in gestione (Stato) nel modo indicato all'art. 23 (comma *b* punto 7) delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi.

5° Il pagamento delle quote rateali per la periodica rinnovazione della validità dei biglietti di cui trattasi, acquistati

a pagamento rateale, deve effettuarsi esclusivamente nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato, oppure alla gestione «Stato» della stazione di Sondrio.

6° I biglietti di abbonamento eventualmente non ritirati entro dieci giorni, dovranno essere annullati, restituendoli all'ufficio emittente in conformità all'art. 7 punto 2° ultimo capoverso delle citate norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi, pel ricupero del relativo diritto fisso di L. 1.

7° Dalla stessa data 15 marzo 1910 gli impiegati ed agenti delle Ferrovie dello Stato aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, potranno ottenere gli stessi biglietti di abbonamento a tariffa ridotta di cui all'allegato N. 6-C alle Tariffe per percorsi sulla linea Sondrio-Tirano.

Agli effetti della tassazione la linea Sondrio-Tirano è considerata di 2ª categoria.

8° Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda (Mod. I-61) pel tramite del proprio ufficio, alla direzione dell'esercizio della ferrovia Sondrio-Tirano in Tirano, unendo alla domanda la propria fotografia, e indicandovi la residenza ed il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto.

9° Pel riconoscimento dell' identità personale di ciascun abbonato alla ferrovia Sondrio-Tirano non verrà rilasciata alcuna tessera speciale essendo a ciò sufficiente la fotografia contenuta nel biglietto d' abbonamento.

10° I biglietti di abbonamento emessi dalla ferrovia Sondrio-Tirano saranno inviati o rimessi direttamente alla stazione di Sondrio (gestione della secondaria) per essere quivi ritirati a cura degli interessati, i quali riceveranno all'uopo opportuno avviso.

11° Il prezzo complessivo dei biglietti di abbonamento e l'importo delle rate periodiche dovute per la rinnovazione di quelli acquistati a pagamento rateale, devono essere pagati sempre alla stazione comune di Sondrio (gestione della Sondrio-Tirano) oppure ad una stazione interna della linea secondaria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 51. (SERVIZI VII N. E XI).

Protezione dei treni fermi ai dischi.

(Vedi art. 46 Regolamento segnali e art. 27 Norme Dirigenti.)

1° — Di regola i dirigenti devono evitare che i treni sostino a lungo ai segnali di protezione, e conseguentemente, quando le condizioni di una stazione facessero prevedere, prima dell'ora di partenza di un treno dalla stazione precedente, di non poterlo ricevere, se non dopo averlo trattenuto per un certo tempo al segnale fisso, devono invitare la detta stazione precedente a trattenere il treno, vincolandone la partenza o a successivo avviso o a determinata ora.

2° — Se poi non si fosse riusciti a far trattenere il treno nella precedente stazione, o non si fosse preveduta la lunga sosta al segnale fisso e si ritenesse di non poter ricoverare il treno stesso in stazione prima della partenza di un altro treno che lo segua, si deve far trattenere quest'ultimo nella stazione precedente.

3° — Infine, nel caso che la stazione non sia riuscita nemmeno a far trattenere il secondo treno, o comunque abbia il dubbio che il segnale fisso, disposto a via libera per il ricovero del primo treno, possa indicare via libera anche al successivo, il dirigente deve tenere il segnale stesso a via impedita e far avanzare il primo treno mandandolo a prendere da un pilota.

4° — Non occorre far trattenere il secondo treno nella stazione precedente quando per le particolari condizioni di distribuzione del personale di vigilanza, possa venir assicurato in prossimità al segnale fisso il distanziamento dei treni, a' termini dell'art. 46, capoverso I, del Regolamento sui segnali, ovvero quando la stazione, pur mantenendo a via impedita il segnale fisso, si trovi in condizioni da poter far avanzare, mediante segnali a mano, il primo treno. Tali speciali condizioni debbono essere accertate, d'accordo con le divisioni del mante-

nimento e della trazione, dalle divisioni del movimento, le quali debbono stabilire le singole stazioni che possono derogare dalle norme su esposte per tutte o per qualcuna delle linee e dei tratti di linee che ad esse fanno capo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 11, 30 e 33.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 4.v (SERVIZIO I).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli onorevoli Senatori e Deputati.

Come dall'ordine di servizio N. 8v del 1909, non potranno essere accettati, *oltre la mezzanotte del 6 marzo 1910*, i biglietti gratuiti serie *B*° ed i relativi buoni bagaglio (contraddistinti da striscia diagonale rossa) concessi per il 1° anno della XXIII legislatura agli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento, a sensi degli articoli 11 e 12 del Regolamento per l'applicazione della legge 9 luglio 1908, N. 406.

Di conformità a quanto è stabilito pei portatori di recapiti di servizio, anche i viaggiatori, ai quali scadessero i biglietti serie *B*° ed i buoni bagaglio durante la corsa, dovranno essere sottoposti al pagamento del prezzo intiero di trasporto dall'ultima stazione, dove, secondo l'orario, ferma il treno prima della mezzanotte, fino alla stazione destinataria.

In caso di rifiuto di tale pagamento, il personale di controlleria dovrà attenersi strettamente alle disposizioni di cui al paragrafo 3° dell'ordine di servizio N. 3 del 1909, avvertendo che, comunque, non dovrà impedirsi la prosecuzione del viaggio, sostituendo il recapito con biglietto serie I N. 204 giallo, senza prezzo.

Per il 2° anno della XXIII legislatura saranno emessi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio di nuovo modello che saranno da tenersi validi coi treni in partenza *dopo la mezzanotte del 6 marzo 1910* ed avranno la loro scadenza alla *mezzanotte del 6 marzo 1911*, o, nel caso di eventuali nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Comizi.

I nuovi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio si distinguono precipuamente da quelli ancora in corso, per una riga trasversale di *colore azzurro*, nonchè pel fondo sul quale è scritto: « *anno 2° della XXIII legislatura* ».

Su tali biglietti è stampata la data di scadenza al 6 marzo 1911 e non dovranno tenersi validi, in nessun caso, se non portano la firma a penna dell'onorevole Senatore, o Deputato, che ne è il titolare.

Si richiamano le disposizioni tutte contenute nel § 3 dell'ordine di servizio N. 3-1909 e nella circolare N. 29 del 1909, *ricordando in modo particolare, che le biglietterie delle stazioni, all'atto delle vidimazioni, debbono sempre tener presente che per disposizione di legge i biglietti serie B° non possono essere validi che* **da o per Roma.** Quindi i biglietti rilasciati *da Roma* per altra stazione delle Ferrovie dello Stato debbono portare la vidimazione della *stazione di Roma,* senza di che non sono da tenersi validi, non essendo consentita la rinuncia al percorso iniziale; invece i biglietti in partenza da altra stazione della rete devono sempre avere *Roma* come stazione destinataria finale e non saranno mai da tenersi validi, rifiutandone la vidimazione, biglietti il cui percorso fosse all'infuori *delle linee che fanno capo alla stazione di Roma,* come ad esempio: Ancona-Brindisi, Torino-Venezia; oppure che oltrepassassero *la stazione di Roma,* come Milano-Napoli, Palermo-Genova.

Nel concedere poi le vidimazioni per fermate intermedie, le biglietterie debbono avere presente che i portatori dei biglietti serie *B*° debbono sempre seguire il percorso più breve fra la stazione di partenza e quella di arrivo, eccezione fatta pei casi in cui il percorso comprenda una delle vie facoltative comuni a tutti i viaggiatori muniti di biglietti a tariffa ordinaria e per conseguenza, *non deve essere accordato alcun visto per una fermata intermedia, se tale fermata non è compresa nel percorso più breve fra Roma e la stazione di partenza o di arrivo, o nel percorso della via facoltativa.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO III - N. 10.

10 MARZO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. Decreto *n. 75 del 23 gennaio 1910, relativo alla concentrazione dei servizi marittimi nel Ministero della marina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del Codice per la marina mercantile;

Vista la legge 2 gennaio 1910, n. 2 sulla unificazione dei servizi marittimi;

Visto il testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Visti i RR. decreti 15 luglio 1906, n. 402, e 30 dicembre 1909, n. 834, relativi all'ordinamento dell'Amministrazione centrale della marina;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro della marina, di concerto con quelli delle poste e dei telegrafi, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I servizi marittimi attualmente esercitati da altri Ministeri, che a termini dell'art. 1 della legge 2 gennaio 1910, n. 2 debbono essere concentrati nel Ministero della marina, sono i seguenti:

Servizi marittimi postali e commerciali, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Servizi marittimi della navigazione di Stato, dal Ministero dei lavori pubblici (Amministrazione delle ferrovie di Stato).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 50 del 2 marzo 1910.

Servizio della pesca marittima, dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

Servizio dei fari e fanali, dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 2.

Le attribuzioni del Ministero della marina per i servizî della pesca marittima sono le seguenti:

a) le concessioni delle pertinenze di demanio marittimo e del mare territoriale anche nei rapporti dell' industria della pesca;

b) il riconoscimento amministrativo del possesso goduto di vetusti diritti esclusivi di pesca nel mare territoriale, nei laghi o stagni salsi e salmastri;

c) la esecuzione del regolamento approvato con R. decreto 13 novembre 1882, n. 1090, e R. decreto di successiva modificazione per l'esecuzione della legge 4 marzo 1877, n. 3706, per la parte riguardante la pesca marittima;

d) la sistemazione e bonificazione delle acque marine nell'interesse della pesca e dell' acquicoltura;

e) la vigilanza sulla pesca nel mare territoriale e nei laghi o stagni salsi e salmastri ed i corrispondenti premi per il personale destinato al servizio di tale sorveglianza.

Art. 3.

Le modificazioni del regolamento riguardante la pesca marittima e quanto altro ha tratto alle concessioni di riserva esclusiva ai sindaci fra le cooperative pescherecce, indicate nella prima parte dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 378, saranno stabilite d'accordo fra il Ministero della marina ed il Ministero d'agricoltura industria e commercio, sentiti rispettivamente il Consiglio superiore della marina mercantile e la commissione consultiva della pesca.

Art. 4.

Con successivi Nostri decreti sarà provveduto alla sistemazione degli organici dei personali assegnati ai servizi indicati all' art. 1 del presente decreto e saranno determinate le

modalità per il passaggio dei funzionari alla dipendenza della Amministrazione centrale della marina.

Art. 5.

Con Nostro decreto, su proposta del ministro del tesoro, di concerto coi ministri della marina, delle poste e dei telegrafi, dei lavori pubblici e dell'agricoltura industria e commercio, sarà provveduto alla iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-910 e alla diminuzione nei rispettivi bilanci dei Ministeri suddetti delle somme rimaste disponibili per i servizi indicati al precedente articolo primo, nonchè di quelle rappresentanti le rispettive quote di spese generali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 gennaio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO.
BETTÒLO.
DI SANT' ONOFRIO.
RUBINI.
LUZZATTI.

Visto, *il guardasigilli:* SCIALOJA.

D. M. *del 5 marzo 1910, relativo ai trasporti di persone e di cose sulle Ferrovie dello Stato in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 6 del R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159, contenente disposizioni sui trasporti di persone e di cose da farsi sulle ferrovie dello Stato, in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908;

DECRETA:

Art. 1.

A datare dal 1° aprile 1910 cesseranno d'essere applicate le facilitazioni di trasporti in appresso indicate:

1. I trasporti gratuiti delle persone scampate dal disastro, di cui alla lettera *a*) dell'art. 2 del R. Decreto 18 marzo 1909, N. 159, ad eccezione degli orfani da rintracciarsi o ricoverarsi per cura del Patronato Regina Elena e degli inabili e minorenni da ricoverarsi per cura di altri Istituti di beneficenza;

2. i trasporti gratuiti degli effetti personali (bagagli), di cui alla lettera *b*) del citato art. 2 del suddetto R. Decreto;

3. i trasporti semigratuiti delle masserizie, il cui all'articolo 5 dello stesso R. Decreto;

4. i trasporti gratuiti delle persone e dei materiali viaggianti per conto dei Comitati di Soccorso di cui alle lettere *c*) e *d*) dell'art. 2 del R. Decreto summentovato, fatta eccezione di quei trasporti pei quali dall'Amministrazione dei lavori pubblici fossero stati assunti formali impegni alla data del presente Decreto.

Ogni concessione di trasporto gratuito cesserà definitivamente al 31 dicembre 1910.

Art. 2.

Il rilascio delle richieste pei trasporti gratuiti che potranno tuttora farsi a norma dei numeri 1 e 4 del precedente articolo, e pei trasporti a prezzo ridotto di cui all'art. 4 ed al 2° alinea dell'art. 6 del R. Decreto 18 marzo 1909, sarà fatto a decorrere dal 1° aprile 1910, esclusivamente dai Capi Compartimento delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro: G. Rubini.

Ordine di Servizio N. 52. (Servizio VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1910)

Dal 15 febbraio è stato esteso ad alcune stazioni italiane, pei trasporti a P. V. di « Orzo tallito o preparato per la fabbricazione della birra (malto) », in partite di almeno 10 tonnellate per vagoni o paganti le tasse per tale peso minimo, lo stesso trattamento in vigore per detta merce nel servizio diretto italo-germanico.

I relativi prezzi risultano da apposito foglio separato, portante l'indicazione della tariffa eccezionale N. 11 P. V., il quale verrà trasmesso alle stazioni interessate a cura dell' ufficio contabilità riassuntiva controllo prodotti in Firenze, salvo a comprenderlo a suo tempo nella tariffa pel servizio italo-austro-ungarico, edizione 1° agosto 1904.

In conseguenza di tale attuazione, a pag. 72 della tariffa diretta, la classificazione italiana della posizione 1670-1422 dovrà essere completata con l'aggiunta della eccezionale N. 11, vincolata al peso di 10 tonnellate.

Le ferrovie Austriache partecipano che a Trieste si è aperta all'esercizio la nuova stazione di Trieste F. I.-Freihafen (Porto franco Francesco Giuseppe).

Per effetto di tale apertura si rendono necessarie le seguenti aggiunte e modificazioni nella tariffa diretta:

Pag. 132. — Disposizioni speciali per il traffico con le stazioni di Trieste, Fiume, Pola e Rovigno (ristampato col 6° supplemento).

Dopo le parole: « Trieste-S. Sabba » esistenti nel secondo alinea del punto 2°, si dovrà aggiungere « Trieste F. I.-Freihafen ».

Nella penultima linea del capoverso *a*) dello stesso punto 2°, le parole: « da e per la stazione di Trieste Deposito » dovranno essere sostituite dalle seguenti: « da e per le stazioni di Trieste F. I.-Freihafen e di Trieste Deposito ».

Pag. 187. — Aggiungere, alla sede opportuna, la nuova stazione di Trieste F. I-Freihafen con le seguenti indicazioni:

Colonna 2 « K. K. St. B. ».
Colonna 8 « 66 ».
Colonna 11 « 1 — 7 ».

Nell'occasione si segnalano altre due modificazioni da introdursi nella tariffa diretta.

A pag. 8 si dovrà annullare il capoverso (6) del paragrafo 2 delle prescrizioni speciali per il percorso estero, considerato che la relativa tariffa eccezionale a G. V. fu soppressa col 3° supplemento.

A pag. 130 *b* la nota (31) relativa alla stazione di Ponzano Magra, modificata con l'Ordine di Servizio N. 13-1910, dovrà essere corretta come segue:

« (31) Ammessa al servizio della G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno. La P. V. O. è limitata ai trasporti a vagone completo, se effettuati, ecc. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 53. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 83-1909).

Col 16 marzo 1910 la tariffa locale N. 217 P. V., serie *B*, sarà estesa ai trasporti di « calci idrauliche e cementi » in partenza dalla stazione di *Broni* ed in destinazione degli scali di *Genova P. C. Calate (pei Magazzini generali), S. Benigno Calate, S. Limbania Calate, Savona Marittima* e *Venezia Marittima*, con i prezzi rispettivamenie di L. 4,8494, L. 6,2317 e L. 10,7225 per tonnellata.

In conseguenza, nella serie *B* della tariffa locale predetta, prima dell'indicazione della stazione di *Casale*, dovrà essere inscritta quella di *Broni*, e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 54. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Ungherese, via Fiume.

(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1910)

Le Ferrovie Ungheresi dello Stato informano che, a datare dal 1° marzo 1910 le stazioni di Maroshéviz, Sepsibodok, Ágostonfalva, Földvár, Tusnád, Székelyndvarhely e Galgó sono state ammesse alla tariffa N. 5 del servizio diretto Italo-Ungherese (edizione 1° novembre 1901) pei trasporti di *Acque minerali*.

Saranno pertanto da introdursi nella detta tariffa le seguenti aggiunte:

A pagina 26 – *Elenco delle stazioni ungheresi* - nelle sedi opportune, le suaccennate stazioni colle rispettive sottoindicate distanze sino a Fiume:

Maroshéviz Km. 1197; Sepsibodok Km. 1291; Ágostonfalva Km. 1197; Földvár Km. 1226; Tusnàd Km. 1322; Székelyndvarhely Km. 1168; Galgò Km. 1053.

A pagina 44 e nelle rispettive sedi, le predette stazioni coi seguenti prezzi per quintale, in franchi:

	Tariffa N. 5		
	a	b	c
Maroshéviz	5.45	3.77	3.39
Sepsibodok	5.74	3.95	3.39
Ágostonfalva	5.45	3.77	3.39
Földvár	5.52	3.81	3.39
Tusnád	5.84	4.01	3.39
Székelyndvarhely	5.83	4.02	3.78
Galgó	5.43	3.83	3.83

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 55. (Servizi VII e VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda. Apertura all'esercizio del « Raccordo Valentini »

Col giorno 15 marzo 1910 viene aperta all'esercizio la nuova stazione della ferrovia Verona-Caprino-Garda, denominata « *Raccordo Valentini* » e distante Km. 1 dal transito di Domegliara.

Detta stazione è abilitata al servizio della piccola velocità ordinaria, limitatamente però ai trasporti a vagone completo per conto della Ditta Luigi Valentini, sotto l'osservanza delle norme e condizioni che regolano il servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

A tutti i trasporti sarà da applicarsi, per il percorso dal transito di Domegliara al Raccordo Valentini, la tassa fissa di L. 3 per carro di qualsiasi portata, senza quindi applicazione, per il detto percorso, di alcuna altra tassa di porto e diritto fisso.

Sui documenti di trasporto la predetta tassa di L. 3 dovrà figurare con l'indicazione « Raccordo Valentini ».

Opportune aggiunte dovranno essere introdotte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza attualmente in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 56. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 279-1909).

Dal 1° marzo 1910 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V. Serie C è stata estesa ai trasporti di *paglia comune* in partenza dalla stazione di *Cerignola*.

Per conseguenza nell'intestazione della serie predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Pacchi ferroviali – presa e consegna non obbligatoria	NUMERARIO e preziosi – Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	NUMERARIO e preziosi – Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Granaglie cereali e farine (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Tassa minima per ogni spedizione	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Milano Centrale	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50	—	—	—	—	Veggasi la nota (2) in calce.
(*) id. P. G.	—	—	—	—	—	—	—	0.55	1.20	0.30	0.50	
(*) id. P. R.	0.15 (1)	—	—	—	0.85	1.20	0.50	0.55	1.20	0.30	0.50	
(*) id. P. T.	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50	0.55	1.20	0.30	0.50	

Modificazioni al Prontuario-Tariffe

pei trasporti a domicilio

Alla pag. 31 aggiungere le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N 1 e 11 G.V). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) **Venezia** . .	0.15	—	0.35	0.25	0.90	1.30	0.35	0.50 (1)	0.70	0.35 (1)	0.35	Escluse le isole dell' Estuario, appartenenti al Comune di Venezia, eccezione fatta per l'isola della Giudecca.

(1) Per le granaglie, i cereali e le merci in genere a piccola velocità di peso fino a 50 quintali da trasportarsi a bordo dei bastimenti, il prezzo è di L. 0,35 per quintale. Per le spedizioni di peso superiore, per ogni quintale oltre i 50, il prezzo é di L. 0,30.

Ordine di Servizio N. 57. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1007 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 350-1909).

Col 16 marzo 1910 la tariffa eccezionale N. 1007 P. V. sarà estesa ai trasporti di *piriti* in partenza dalla stazione di Pinerolo.

In conseguenza di ciò, nell'intestazione della detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 22. (SERVIZIO VIII).

Tariffa dei trasporti a domicilio alla stazione di Milano Porta Romana.

(Vedi Circolare N. 46-1909 e Ordine di Servizio N. 225-1909).

Siccome col passaggio di una parte del servizio della grande velocità dalla stazione di Milano Centrale a quella di Milano Porta Romana, di cui l'Ordine di Servizio N. 225-1909, anche il servizio dei trasporti a domicilio delle merci a G. V. da e per la detta stazione di Porta Romana va eseguito con i prezzi stabiliti per quella Centrale, così, a togliere ogni incertezza, si è creduto opportuno riportare, nell'allegato alla presente circolare, i prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Milano che dovranno essere sovrapposti a quelli esistenti a pagina 21 del Prontuario - Tariffe pei trasporti stessi, edizione 1907.

Di conseguenza a pagina 56, colonna 14, del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1908), di fronte al nome della stazione di Milano Porta Romana, si dovrà aggiungere la lettera *G*.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 23 (Servizio VIII).

Trasporti di colombi in destinazione dell'Austria-Ungheria.

Le spedizioni di colombi vivi, effettuate dall'Italia per l'Austria - Ungheria, vengono spesso trattenute al confine dalla I. R. Dogana, perchè mancanti del permesso d'esportazione (prescritto dalla Ordinanza Ministeriale austriaca N. 150 del 23 luglio 1908) rilasciato dalle Autorità politiche del luogo di destinazione (Luogotenenza o Capitanato distrettuale) e che i mittenti devono procurarsi dai destinatari, prima di eseguire le spedizioni in parola, per rimetterlo alla stazione di partenza insieme agli altri documenti di trasporto.

Si porta a conoscenza la cosa per norma delle stazioni, dalle quali si effettuano tali spedizioni e perchè ne avvertano i mittenti, nel loro interesse, tenuto presente il disposto dell'Art. 10 della Convenzione di Berna e dell'Art. 8 delle Tariffe interne, che lascia alle parti ogni responsabilità delle conseguenze della mancanza od insufficienza dei documenti doganali, di polizia ecc. che devono scortare i trasporti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 24. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Venezia.

A datare dal 16 marzo 1910 vengono cambiati i prezzi pei trasporti a domicilio alla stazione di Venezia e vanno in vigore quelli indicati nell'unito foglio e che devono riportarsi a pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Istruzione N. 2. (Servizi VI e X).

Nomenclatura, fusione, cernita e classificazione dei metalli di antifrizione.

1° Metalli di antifrizione. — I metalli di antifrizione da usarsi nella costruzione e riparazione del materiale rotabile sono: il *metallo bianco per cuscinetti* ed il *metallo bianco per guarniture*, la composizione dei quali risulta dall'Istruzione Tecnica N. 65 del Servizio X.

Gli altri metalli di antifrizione già in uso presso le cessate Amministrazioni e dei quali si trovi tuttora scorta presso i nostri magazzini, verranno usati fino ad esaurimento colle norme sotto indicate.

2° Voci per i prelievi e per i versamenti. — I metalli di antifrizione saranno tenuti in carico dai magazzini divisi secondo la loro qualità e stato e secondo le voci più avanti notate.

Nei versamenti e nei prelievi dovrà essere strettamente osservato che non siano usate altre voci all'infuori di esse.

Voci di carico, versamento e prelievo del metallo	Qualità e stato del metallo
I° Metallo bianco normale per cuscinetti in pani.	Metallo bianco per cuscinetti della composizione indicata nell'Istruzione tecnica N. 65, nuovo o rifuso, in pani o frazioni di pani.
II° Metallo bianco normale per guarniture in pani.	Metallo bianco per guarniture della composizione indicata nell'Istruzione Tecnica N. 65, nuovo o rifuso, in pani o frazioni di pani.
III° Guarniture di metallo bianco gregge . . . . diam.	Metallo come al N. II°, fuso sotto forma di guarniture gregge.
IV° Metallo bianco normale per cuscinetti in pezzi, frantumi, tornitura e limatura.	Metallo bianco per cuscinetti di composizione come al N. 1, puro (1), allo stato indicato di contro.

(1) Per metallo bianco puro si intende di indicare un metallo bianco non misto ad altri metalli non bianchi come rame, bronzo etc.

Voci di carico, versamento e prelievo del metallo	Qualità e stato del metallo
V° Metallo bianco normale per guarniture in pezzi, frantumi, tornitura e limatura.	Metallo bianco per guarniture, di composizione come al N. II° puro, allo stato indicato di contro.
VI° Metallo bianco, lega incerta, in pani, pezzi, frantumi, tornitura e limatura.	Metalli bianchi nello stato contro indicato dei quali non è accertata la composizione.
VII° Metallo bianco normale per cuscinetti in tornitura e limatura non mista ad altri metalli bianchi.	Metallo bianco per cuscinetti sotto forma di tornitura e limatura non mista ad altri metalli bianchi, ma mista a rame, bronzo, ottone, ferro, acciaio, ghisa etc.
VIII° Metallo bianco normale per guarniture in tornitura e limatura non mista ad altri metalli bianchi.	Metallo bianco per guarniture sotto forma di tornitura e limatura non mista ad altri metalli bianchi, ma mista a rame, bronzo, ottone, acciaio, ghisa etc. etc.
IX° Metallo bianco, lega incerta, in tornitura e limatura, mista ad altri metalli.	Metalli bianchi allo stato contro indicato, ma dei quali non è accertata la composizione, misti a rame, bronzo, ottone, acciaio, ghisa etc.

Per i metalli di antifrizione, di composizione diversa da quella del metallo bianco per cuscinetti e del metallo bianco per guarniture e che non verranno ulteriormente approvvigionati, saranno mantenute come voci di carico, versamento e prelievo, solamente quelle dei metalli Atlas e Magnolia, pei quali quindi verranno usate le voci I° - IV° e VII°, sostituendo alla parola « *per cuscinetti* » la parola « Atlas » o « Magnolia ».

3° Confezione dei pani e delle guarniture. — I pani di metallo bianco per cuscinetti saranno di massima confezionati dalle officine di Torino, Firenze e Granili.

I pani di metallo bianco per guarniture saranno di massima confezionati dalle predette officine e da quelle di Verona. Detto metallo però sarà di preferenza confezionato sotto forma di guarniture gregge da versarsi a magazzino sotto la voce III di cui al paragrafo 2°

Tutti i pani nuovi o rifusi dovranno portare la marca dell'officina che li ha confezionati e la lettera B o G a seconda che si tratta di metallo bianco per cuscinetti o di metallo bianco per guarniture.

La prima lettera è giustificata dal fatto che il metallo per cuscinetti nell'uso comune viene denominato semplicemente *metallo bianco*

Avendosi occasione di confezionare mediante rifusione, pani di metallo Magnolia o di metallo Atlas, questi verranno pure marcati colle lettere M ed A per renderli facilmente riconoscibili, dappoichè il loro impiego deve essere limitato ai cuscinetti per veicoli del n. 40 il primo, del n. 30 il secondo (vedi Istruzione Tecnica n. 91 del Servizio X).

Le marche Ma ed At che si trovassero impresse in pani già confezionati debbono intendesi equivalenti alle lettere M ed A rispettivamente.

4° REIMPIEGO DEI METALLI BIANCHI TOLTI D'OPERA. — Le officine, i depositi locomotive e le squadre rialzo dovranno avere la massima cura nel tenere distinti, secondo la loro qualità, i pezzi, frantumi, ecc. di metalli bianchi tolti d'opera, basandosi, per i metalli provenienti da cuscinetti, sulle marche impresse sui cuscinetti stessi come dall'Istruzione Tecnica n 91, e provvederanno, quando ne posseggano i mezzi alla rifusione e nuova applicazione dei detti metalli ai cuscinetti, curando che non avvengano miscugli di diverse qualità di metalli e che la qualità del metallo applicato corrisponda alle marche impresse sui cuscinetti, salvo, occorrendo, a modificare le marche, sempre attenendosi all'Istruzione Tecnica n. 91.

5° PRELIEVI, VERSAMENTI E RIFUSIONI DEI METALLI BIANCHI NORMALI PURI. — I depositi locomotive e le squadre rialzo potranno versare metalli bianchi normali puri sotto forma di pezzi, frantumi, torniture e limature, colle voci di cui ai punti IV e V del paragrafo 2°. Le officine invece, qualora si trovassero ad avere dei pezzi, frantumi, torniture e limature di metalli bianchi normali puri che non potessero essere subito utilizzati, dovranno fonderli e confezionarne dei pani o delle guarniture gregge da versarsi a magazzino colle voci di cui ai punti I II e III del paragrafo 2°.

Tanto le officine che i depositi e le squadre di rialzo dovranno prelevare i metalli di antifrizione mano a mano che se ne presenta il bisogno, e preferibilmente le officine sotto forma di pezzi, frantumi, torniture e limature; i depositi e le squadre sotto forma di pani e guarniture già confezionate.

Se ciò nonostante nei magazzini si accumulasse una grande

quantità di pezzi, frantumi, torniture e limature di metalli bianchi normali puri, le officine dovranno di loro iniziativa prelevarli per rifonderli quando ne posseggano i mezzi in pani o guarniture gregge e riversarli sotto queste forme.

6° CERNITA VERSAMENTO E RIFUSIONE DELLE TORNITURE E LIMATURE. — Le officine, i depositi locomotive e le squadre Rialzo dovranno porre ogni cura perchè nella lavorazione alle macchine ed alla lima dei metalli bianchi, non avvengano miscugli di torniture e limature di metalli bianchi di qualità diversa ; per modo da poterle tenere distinte e reimpiegare nei modi già indicati al paragrafo 4°, o versarle al magazzino della circoscrizione colle voci prescritte al paragrafo 2°. Così pure dovranno con opportuna cernita separare dalle torniture e limature di metalli bianchi misti ad altri metalli non bianchi (rame, bronzo, ottone, ferro, acciaio, ghisa etc.) le parti di metallo bianco da conservare, reimpiegare o versare come sopra è detto per le torniture e limature di metalli bianchi puri, e quindi versare a magazzino colle voci 7° e 8° del paragrafo 2° la rimanente parte mista a metalli non bianchi.

Il ricupero completo dei metalli di antifrizione dalle torniture e limature, versate sotto le voci VII e VIII sarà fatto a cura delle officine di Torino, Firenze e Granili.

Ogni officina curerà che il locale magazzino invii di tanto in tanto tali torniture e limature al più prossimo dei tre magazzini di Torino, Firenze e Granili.

Le officine di Torino, Firenze e Granili, preleveranno dette torniture e limature per il ricupero dei metalli di antifrizione e verseranno questi sotto forma di pani.

I residui dell'operazione di fusione per il ricupero saranno versati a magazzino sotto la voce :

Bronzo in tornitura e limatura misto ad altri metalli abbrustolito nell'operazione di ricupero dei metalli bianchi.

7° CLASSIFICAZIONE DEI METALLI BIANCHI NEI MAGAZZINI. — I metalli bianchi attualmente esistenti nei vari magazzini dovranno essere nuovamente classificati secondo quanto è stabilito più sopra.

Le officine si metteranno d'accordo coi magazzini locali perchè sia eseguita tale classificazione, e perchè siano spediti ai magazzini di Torino, Firenze e Granili le torniture e limature di cui le sopra citate voci VII e VIII.

Qualora nei magazzini si ricontrassero delle quantità considerevoli di metalli bianchi speciali di composizione sconosciuta, ne verranno prelevati dei campioni per cura delle locali officine e saranno inviati per l'analisi al laboratorio più prossimo. A seconda della loro composizione essi verranno poi classificati, come da indicazione del laboratorio che ne ha eseguita l'analisi, con quello dei quattro metalli bianchi (metallo bianco per cuscinetti, metallo bianco per guarniture, Magnolia, Atlas), al quale più si approssimano ed il cui impiego venne più sopra determinato.

Se la loro composizione però risultasse molto diversa da quella dei quattro metalli di antifrizione sopranominati, verranno classificati sotto la voce VI:

Metallo bianco lega incerta in pezzi, frantumi, tornitura e limatura.

Essi non verranno in tal caso ulteriormente impiegati, ed i magazzini segnaleranno al Servizio centrale VI tali rimanenze per gli ulteriori provvedimenti del caso.

Così i metalli bianchi di composizione incerta provenienti dalla riparazione di vecchi cuscinetti verranno versati sotto la voce VI e IX, secondo che le torniture e limature saranno pure o miste, salvo poi a determinarne la composizione e a classificarli colle norme dette sopra.

8° VENDITA DI METALLI BIANCHI. — Di massima dei materiali di cui sopra non saranno messi in vendita che il *metallo bianco-lega incerta in pezzi, frantumi, tornitura e limatura* di cui la voce VI - e il *bronzo in tornitura e limatura misto ad altri metalli, abbrustolito nell'operazione di ricupero di metalli bianchi.*

9° USO DEI METALLI BIANCHI. — I metalli bianchi normali delle quattro categorie sopra indicate dovranno essere impiegati esclusivamente per gli usi prescritti per ciascuna categoria.

Distribuita agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29 ed ai Capi Tecnici e Capi Squadra delle Officine.

p. *Il Direttore Generale*
A. CAJO.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da **pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete** o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati *dell'Amministrazione delle **Ferrovie** dello Stato*	*L.* 4,00
Per le Amministrazioni *ferroviarie corrispon**denti**.*	„ 8,00

ANNO III - N. 11. 17 MARZO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma marzo 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

R. D. N. 78 del 17 febbraio 1910, che ordina il passaggio alla dipendenza del Servizio centrale della trazione e materiale dell'ufficio sedente in Messina per il servizio di navigazione dello stretto (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alla industria privata;

Visto il Nostro decreto 12 marzo 1908, N. 110, convertito in legge 9 luglio 1908, N. 405, relativo all'ordinamento delle Direzioni compartimentali delle ferrovie dello Stato.

Visto l'altro Nostro decreto 27 dicembre 1908, N. 810, col quale la sezione speciale pel servizio di navigazione dello stretto di Messina fu passata, come ufficio distaccato, alla dipendenza del servizio centrale di navigazione della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere dal 1° marzo 1910, l'Ufficio sedente in Messina per il servizio di navigazione dello stretto cessa di dipendere dal servizio centrale di navigazione delle Ferrovie dello Stato, e passa alla dipendenza del servizio centrale della trazione e del materiale.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* N. 52 del 4 marzo 1910.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in Legge.

Ordiniamo che il presente, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO.
RUBINI.

Visto, *Il Guardasigilli:* SCIALOJA.

Ordine Generale N. 3. (Servizio I).

Servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina e servizio dei traghetti di Venezia.

Con R. Decreto N. 75 del 23 gennaio 1910 essendo stabilito il concentramento nel Ministero della Marina dei servizi marittimi esercitati da altri Ministeri, e quindi anche dell'esercizio delle linee di navigazione di cui all'art. 2 della legge 5 aprile 1908, N. 111, è stato intanto disposto con R. decreto 17 febbraio 1910, n. 78 che l'Ufficio sedente in Messina per il servizio di navigazione dello stretto cessi di dipendere dal Servizio centrale IX (Navigazione) e passi alla dipendenza del Servizio centrale X (Trazione e Materiale).

L'Ufficio in questione ed il funzionario ad esso preposto continueranno, sotto la dipendenza del Servizio della trazione e del materiale, ed avere le attribuzioni e facoltà rispettivamente per essi stabilite nell'Ordine Generale N. 13-1909; invece dalla data di pubblicazione del presente Ordine Generale passeranno al predetto Servizio centrale ed al suo Capo le attribuzioni e facoltà che per la parte riguardante il servizio dello stretto di Messina, furono col succitato Ordine Generale assegnate al Servizio di navigazione ed al suo Capo.

Dalla stessa data, il Servizio della trazione e del materiale assumerà anche la trattazione degli affari riguardanti il materiale galleggiante dei traghetti di Venezia, continuando il Servizio VII e la divisione movimento e traffico di Venezia a occuparsi di tutti gli altri affari inerenti al servizio dei traghetti medesimi.

Entro il corrente mese di marzo dovrà dal Servizio IX essere effettuata la consegna al Servizio X di tutti gli incartamenti e affari pendenti, relativi al servizio di navigazione dello stretto e al materiale galleggiante dei traghetti di Venezia.

Approvato dal Consiglio d'Amministraz. nella seduta del 16 marzo 1910.

Ordine di Servizio N. 58. (Servizio IV).

Nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, N. 553, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.

Si porta a conoscenza del personale interessato, che la votazione per la nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, n. 553, avrà luogo nei giorni :

2, 3 e 4 maggio 1910,

e che lo scrutinio dei voti, presso la Direzione Generale per i membri elettivi della Commissione consultiva centrale, e presso ognuna delle Direzioni Compartimentali per i membri elettivi delle Commissioni consultive compartimentali, avrà luogo nei giorni:

20 maggio 1910 e seguenti, alle ore 10.

Per la nomina suddetta dovranno essere osservate le annesse norme ed istruzioni, compilate in conformità di quanto è prescritto negli art. 14 e seguenti del regolamento per la esecuzione della suindicata legge, approvato con Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233.

Le sedi di votazione (stazioni, fermate, officine) che quattro giorni prima di quello nel quale debbono avere principio le elezioni, non avessero ricevuto gli elenchi, le schede e gli altri moduli di cui nelle norme ed istruzioni predette, dovranno farne richiesta in via telegrafica alla Divisione Movimento e Traffico della Direzione Compartimentale nella cui circoscrizione esse sono comprese.

Le urne rimarranno aperte presso tutte le sedi di votazione dalle ore 8 alle ore 20.

I Servizi Centrali, le Divisioni e gli Uffici compartimentali, e gli Uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, impartiranno le opportune disposizioni all' effetto che gli agenti aventi diritto al voto possano, per turno, prendere parte alla votazione.

Norme per la nomina dei tre membri elettivi di ciascuna delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, N. 553, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.

Art. 1.

Per la nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, n. 553, sono elettori ed eleggibili, salvo la eccezione di cui nel seguente comma, gli agenti uomini, in attività di servizio, che sappiano leggere e scrivere, ed abbiano diritto al trattamento previsto dal testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229.

Sono incapaci di essere eleggibili coloro che riportarono condanne penali, o che siano in mora nei pagamenti per pigioni, ovvero siano in lite con l'azienda case.

Art. 2.

I membri elettivi della Commissione consultiva centrale possono essere scelti fra tutti gli elettori; quelli di ciascuna Commissione consultiva compartimentale, fra i soli elettori che risiedono nel territorio del Compartimento.

Art 3.

Le votazioni per la nomina dei membri elettivi della Commissione centrale e di ciascuna delle Commissioni compartimentali, hanno luogo contemporaneamente, e si fanno:

a) presso le stazioni e fermate ferroviarie;

b) presso le officine, se il numero degli elettori addetti a ciascuna di esse è maggiore di 50;

c) presso i Servizi Centrali;

d) presso le Direzioni Compartimentali.

Lo scrutinio si fa mediante un seggio elettorale, da costituirsi: presso la Direzione generale, per i membri elettivi della Commissione centrale; e presso ciascuna delle Direzioni Compartimentali per quelli delle Commissioni compartimentali.

Art. 4.

Le operazioni elettorali sono presiedute dal Capo della stazione, della fermata o della officina, o da un suo delegato, o da funzionari dei Servizi Centrali e delle Direzioni Compartimentali, rispettivamente delegati dai Capi dei Servizi Centrali e dai Capi dei Compartimenti.

Per la eventuale sorveglianza delle operazioni elettorali presso le sedi di votazione, il Direttore Generale delle ferrovie dello Stato provvederà a mezzo di delegati di sua nomina.

Art. 5.

Presso ciascuna sede di votazione saranno depositati un numero sufficiente di schede per le votazioni e due elenchi degli agenti in attività di servizio, aventi diritto al voto a termini dell'art. 1 e che, agli effetti della elezione, sono ad essa assegnati, riflettenti, l'uno la nomina dei membri elettivi della Commissione centrale, e l'altro quella dei membri elettivi della Commissione compartimentale.

Art. 6.

Le schede saranno fatte secondo un modello uniforme e in modo che l'elettore le possa chiudere, e porteranno attaccata una cedolina.

Art. 7.

Il voto è segreto.

Le tavole destinate alla scrittura delle schede debbono essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto.

Art. 8.

Ciascun elettore ha diritto di scrivere non più di tre nomi, tanto sulla scheda per i membri elettivi della Commissione centrale, quanto sulla scheda per i membri elettivi della Commissione compartimentale.

Il nome e il cognome dei candidati debbono essere scritti in modo leggibile.

Art. 9.

Nei giorni designati, l'elettore che si presenta a votare riceve due schede da chi è incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, l'una per i membri elettivi della Commissione centrale e l'altra per quelli della Commissione compartimentale; si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulle schede i nomi dei candidati, e dopo averle chiuse le consegna al detto incaricato, ponendo la sua firma sugli elenchi degli elettori accanto al proprio nome, e sulle cedoline che saranno successivamente staccate, a norma di quanto dispone il 3° capoverso dell'articolo 15.

L'incaricato depone le schede in due distinte urne o cassette munite di chiave.

Art. 10.

Se si presenta a votare un agente, che non sia iscritto negli elenchi di cui all'art. 5, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, aggiungendone il nome in due elenchi suppletivi a quelli sopraindicati.

Le schede dei votanti, di cui nel presente articolo, debbono essere tenute separate da quelle degli altri votanti compresi negli elenchi di cui all'art. 5.

Appena chiusa la votazione, l'incaricato comunica il nome, il cognome, la qualifica e la residenza degli agenti di cui nel presente articolo, al Capo del Servizio od al Capo del Compartimento a cui appartengono gli agenti; in seguito a che il Capo Servizio od il Capo del Compartimento, trasmetteranno al presidente del seggio elettorale presso la Direzione Generale ed al presidente del seggio elettorale presso la Direzione Compartimentale, le informazioni intese ad accertare il diritto al voto degli agenti suddetti.

Art. 11.

Le schede raccolte, insieme agli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiuse in buste sug-

gellate e trasmesse in pieghi assicurati dalle sedi di votazione alla Direzione Generale ed alle Direzioni Compartimentali, secondo che trattisi di votazione pei membri elettivi della Commissione centrale, ovvero per quelli della Commissione compartimentale.

I detti elenchi sono egualmente trasmessi anche dalle sedi nelle quali nei giorni e nelle ore a ciò destinati, nessun agente siasi presentato a votare.

Quando ciò si verifichi, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali ne fa espressa dichiarazione da lui firmata nel relativo elenco degli agenti.

Art. 12.

Trascorsi quattro giorni da quello della votazione, il Direttore Generale e i Capi dei Compartimenti, fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi suggellati dei quali al precedente art. 11. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie, per darne poi comunicazione al presidente del rispettivo seggio elettorale.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da sviamento degli uffici di spedizione, il Direttore Generale od il Capo del Compartimento ordinano opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne rilasciano dichiarazione scritta al presidente del rispettivo seggio elettorale.

Art. 13.

Il seggio elettorale è composto del presidente e di quattro scrutatori scelti fra gli agenti elettori nominati dal Direttore Generale.

Il Direttore Generale nomina altresì due supplenti che sostituiscono gli scrutatori impediti od assenti, scegliendoli pure fra gli agenti elettori.

La nomina degli scrutatori e dei supplenti deve essere fatta 5 giorni prima del termine stabilito per lo scrutinio dei voti.

Art. 14.

Lo scrutinio dei voti si incomincia nel giorno e nell'ora designati dal Direttore Generale e non prima del 15° giorno da quello della votazione.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori.

Art. 15.

Costituito il seggio nell'ora e nel giorno designati, si accerta se il numero dei pieghi suggellati corrisponde a quello delle sedi elettorali.

Nel caso che ne manchi qualcuno, si fa risultare dal processo verbale, di cui al seguente art. 17, riportandovi il sunto delle dichiarazioni che avrà comunicato il Direttore Generale od il Capo del Compartimento, ai sensi della seconda parte dell'art. 12.

Dopo di ciò si procede all'apertura dei pieghi suggellati, e si fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi.

Verificato il numero delle schede contennte in un piego, il presidente, prima di immettere nell'urna ciascuna scheda ancora chiusa, stacca da essa la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori; un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le stesse operazioni si compiono successivamente per le schede contenute in ciascuno degli altri pieghi.

Le schede indicate nell'art. 10 non saranno immesse nella urna, se non dopo che il seggio siasi pronunciato sulla regolarità di esse.

Art. 16.

Compiuta la immissione delle schede nell'urna, il presidente del seggio, assieme agli scrutatori presenti, ne fa lo spoglio.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovino più di tre nomi, quelli successivi ai tre primi si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede firmate dall'elettore, quelle che con-

tengono segni di riconoscimento, e le schede non conformi al modello stabilito.

Sono nulli i voti dati ad agenti non eleggibili.

Elevandosi contestazioni intorno ad una scheda, il seggio si pronuncia in via definitiva, a maggioranza di voti, sulla contestazione.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si sigilla l'urna e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede, e riscontrato il numero dei voti con quello delle schede, tenuto conto dei voti nulli e mancanti, il seggio elettorale compila un processo verbale secondo apposito modulo, nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati e il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Sono dichiarati eletti i tre candidati che hanno riportato maggior numero di voti. A parità di voti è eletto il più anziano di servizio stabile od in prova, e, in caso di eguale anzianità, il maggiore di età.

Il processo verbale, fatto in tre originali, deve essere firmato da tutti i componenti il seggio.

Le schede, prima che il seggio sia sciolto, vengono bruciate.

Art. 18.

Appena compilato il processo verbale, il presidente del seggio di scrutinio per la elezione dei membri elettivi della Commissione centrale, ne trasmette due esemplari al Direttore Generale ed uno al presidente della Commissione stessa; ed i presidenti del seggio di scrutinio per la elezione dei membri elettivi delle Commissioni compartimentali, ne trasmettono un esemplare al rispettivo Capo del Compartimento, al presidente delle stesse Commissioni, ed al Direttore Generale.

Art. 19.

Il Direttore Generale ed i Capi dei Compartimenti, entro cinque giorni dal ricevimento del verbale di scrutinio comunicano agli eletti la loro nomina.

Gli eletti, entro dieci giorni dalla data della comunicazione della nomina, devono dichiarare per lettera raccomandata se accettano l'ufficio.

Art. 20.

In caso di morte, di cessazione dal servizio, di non accettazione, di dimissione in qualunque tempo avvenuta o di incompatibilità a norma dell'art. 1 delle presenti norme, di un membro elettivo, sia della Commissione centrale, sia delle Commissioni compartimentali, è chiamato a surrogarlo l'agente in attività di servizio, che, dopo gli eletti, ebbe il numero maggiore di voti, il quale prende l'anzianità del surrogato.

Istruzioni per la votazione.

I. - Gli agenti che fanno parte del personale dei Servizi Centrali voteranno presso i Servizi medesimi.

II. - Gli agenti che fanno parte del personale delle Direzioni Compartimentali voteranno presso le Direzioni medesime (Divisioni del Movimento e Traffico).

III. - Gli agenti che fanno parte del personale di Uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, e che risiedono in una delle seguenti località, e cioè: Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Ancona, Napoli e Palermo, voteranno presso la Direzione Compartimentale (Divisione del Movimento e Traffico) che si trova nella rispettiva residenza.

IV. - Gli agenti che fanno parte del personale in servizio presso le Società per le Strade Ferrate Meridionali, del Mediterraneo e Sicule, e che risiedono in Firenze, Milano, Roma e Palermo, voteranno presso la Direzione Compartimentale (Divisione del Movimento e Traffico) che si trova nella rispettiva residenza.

V. - Gli agenti non compresi fra quelli sopra designati, voteranno presso la stazione o la fermata che si trova nella rispettiva residenza. Quelli che risiedono lungo la linea si recheranno a votare alla stazione o fermata più prossima.

VI. - Gli agenti che fanno parte del personale delle officine voteranno presso le officine se il numero degli elettori ad esse addetto è maggiore di 50, ed in caso contrario presso la stazione della medesima località.

VII. - Gli agenti che, facendo parte del personale viaggiante, si trovassero il giorno della votazione fuori della propria residenza, nonchè quelli che si trovassero nelle stesse condizioni per trasferta, congedo od altro, si presenteranno a votare presso la sede di votazione più comoda.

VIII. - Presso le sedi di votazione, oltre gli elenchi modulo *A* e le schede modulo *B*, di cui all'art. 5 delle norme, saranno depositati:

a) alcuni esemplari del presente Ordine di Servizio;

b) una scorta di elenchi suppletivi modulo *C*, per i casi previsti dall'art. 10 delle norme;

c) una scorta del modulo *D*, con il quale gli incaricati di presiedere le operazioni di votazione dovranno comunicare il nome, cognome, qualifica e residenza degli agenti che avranno votato con le modalità dell'art. 10 delle norme, ai Capi dei Servizi od ai Capi dei Compartimenti cui gli agenti stessi avranno dichiarato di appartenere;

d) i moduli *E*, *F*, *G*, *H* per la trasmissione degli atti della votazione ai seggi elettorali;

e) l'avviso modulo *I* da affiggersi nelle sedi di votazione.

IX. - Le schede, gli elenchi e gli altri moduli *E*, *F*, *G*, *H* suddetti sono distinti coi seguenti colori:

colore bleu per la elezione dei membri elettivi della Commissione centrale;

colore rosa per la elezione dei membri elettivi delle Commissioni compartimentali.

X. - Le schede sono munite di gomma e quindi l'elettore, dopo avere scritto sulle schede i nomi dei candidati, deve chiuderle e, prima di consegnarle all'incaricato di presiedere alla votazione, deve firmare le cedoline, lasciandole unite alle schede per essere poi staccate, giusta l'art. 15 delle norme, dai presidenti dei seggi elettorali che saranno costituiti per lo scrutinio dei voti.

L'elettore deve apporre la sua firma, in corrispondenza del suo nome, anche sugli elenchi degli elettori.

XI. - L'avviso modulo *I*, dovrà rimanere affisso sulla porta del locale destinato per la votazione durante tutti e tre i giorni 2, 3 e 4 maggio 1910, stabiliti per la medesima.

XII. - L'incaricato di presiedere alla votazione dovrà:

a) assicurarsi dell'identità del votante;

b) consegnare al votante le schede che questi deve riempire recandosi all'apposito tavolo, e poscia restituire chiuse;

c) fare apporre dal votante la firma tanto sulle cedoline attaccate alle schede, quanto sugli elenchi degli elettori, accanto al proprio nome;

d) deporre le schede, senza staccarvi le anzidette cedoline, in due distinte urne o cassette, le quali dovranno essere chiuse a chiave durante le eventuali interruzioni di votazione.

Quando non si abbiano disponibili urne o cassette apposite, potranno servire due cassetti ordinari, purchè muniti di chiave;

e) verificandosi il caso di cui all' art. 10 delle norme e cioè l' ammissione al voto di un elettore non iscritto d' ufficio negli elenchi, dovrà aggiungere negli elenchi suppletivi modulo *C* il nome del votante e le generalità da questi dichiarate, far firmare dal votante gli elenchi medesimi e tenere le relative schede separate dalle altre.

Dovrà inoltre trascrivere a tergo della nota modulo *D*, le dette generalità per la comunicazione da farsi a termini dell'ultimo capoverso dell'art. 10 delle norme.

Se gli agenti ammessi al voto senza essere inscritti negli elenchi normali, appartengono a più Servizi e Compartimenti, la trascrizione delle generalità di cui sopra dovrà farsi su di un esemplare della nota modulo *D*, per ciascun Servizio o Compartimento.

XIII. - Chiusa la votazione, l'incaricato di presiedervi apporrà la sua firma sugli elenchi, e completerà le due note modulo *E*, l'una colore bleu per il presidente del seggio elettorale presso la Direzione Generale, e l'altra colore rosa per il presidente del seggio elettorale presso la Direzione Compartimentale.

Quando siasi verificato il caso di cui al precedente punto XII lettera *e*), completerà inoltre la nota modulo *D* per il Capo del Servizio o per il Capo del Compartimento a cui appartengono i votanti.

XIV. - Le schede dei votanti inscritti d' ufficio negli elenchi normali e quelle dei votanti aggiunti per l'art 10 delle norme saranno rispettivamente chiuse nelle buste modulo *F* e modulo *G* colore bleu o colore rosa, a seconda che trattisi della votazione per i membri elettivi della Commissione centrale o per quelli della Commissione compartimentale. Le due buste dovranno quindi essere suggellate con ceralacca.

XV. - Gli elenchi normale e suppletivo, le due buste modulo *F*, e *G*, di cui al punto XIV, e la nota modulo *E* di cui al punto XIII, riflettenti la votazione per i membri elettivi della Commissione centrale, saranno spediti in piego, da registrarsi in cedola, alla Direzione Generale, valendosi dell'apposita busta modulo *H* colore bleu, che dovrà essere suggellata con ceralacca.

Con le stesse modalità saranno spediti alla Direzione del Compartimento nel cui territorio trovasi la sede di votazione, gli elenchi normale e suppletivo, le buste modulo *F* e *G*, e la nota modulo *E* riflettenti la votazione per i membri elettivi della Commissione compartimentale, valendosi della busta modulo *H* colore rosa.

Il suddetto invio dovrà farsi anche se nessuno degli elettori siasi presentato a votare. In questo caso sugli elenchi normali dovrà essere fatta dagli incaricati espressa dichiarazione e da essi firmata.

La nota modulo *D*, di cui nel punto XIII, sarà chiusa in busta ordinaria e spedita contemporaneamente con registrazione in cedola.

Ordine di Servizio N. 59. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza con la Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola.

Di conformità ad apposita convenzione concordata con la Società per la Ferrovia Adriatico-Appennino, a datare dal 20 marzo 1910 viene attuato il servizio di corrispondenza dei trasporti con la Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola.

Disposizioni Generali.

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti e quelle della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, si effettua per mezzo della stazione di Porto S. Giorgio e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni di detta Ferrovia e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi ed i veicoli.

2° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i feretri;

b) il bestiame;

c) le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonn.;

d) le merci di peso indivisibile superiore alle 10 tonn.

3° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni della Ferrovia Porta S. Giorgio-Fermo-Amandola.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, possono effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con tutte le stazioni della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Porto San Giorgio e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato *A*.

4° *Trasbordo dei carri ferroviari alla stazione di Porto S. Giorgio della Ferrovia corrispondente.* — E' ammesso l'inoltro, pel trasbordo, fino alla stazione di Porto S. Giorgio della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo o da con-

siderarsi come tale, a termini delle tariffe e delle disposizioni vigenti, di merci dirette alle stazioni della Ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola anzidetta, e così dei copertoni e degli attrezzi di carico, che coprono ed assicurano le merci sui carri.

È pure ammesso l'inoltro fino alla stazione di Porto S. Giorgio della Ferrovia Porto S. Giorgio-Amandola dei carri vuoti F. S. pel carico a carro completo o da considerarsi come tale, con merci provenienti da detta Ferrovia, nonchè dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle Ferrovie dello Stato, che fossero richiesti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

5° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola.

6° *Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indirizzate alle stazioni della Ferrovia corrispondente debbono essere indistintamente carteggiate per Porto S. Giorgio, come se dirette a quella stazione ed i relativi documenti di trasporto debbono portare l'indicazione della destinazione definitiva colla formula *Porto S. Giorgio per* . . . . . .

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, gli speditori dovranno presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalla Ferrovia Porto S Giorgio-Fermo-Amandola debbono essere consegnati alla stazione di S. Giorgio colla scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie dello Stato, quante sono le Amministrazioni interessate, ed essere corredati di tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, dalle ordinanze doganali, di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola deve essere indicata quale stazione di partenza quella di Porto S. Giorgio

e come mittente detta Ferrovia. Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce, e subito dopo l'indicazione di questa debbono risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza colla formula: *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N..... del .... proveniente da .... mittente ....* e nello spazio riservato alla firma del mittente, deve essere apposto il bollo ad umido della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, colla firma, beninteso, dell'incaricato della Ferrovia stessa.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, tanto in destinazione che in provenienza della Ferrovia suddetta e per quelle eseguite sotto il regime della tariffa speciale P. V. d'esportazione, si deve esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola deve consegnare alla stazione di Porto S. Giorgio oltre al bollettino di consegna relativo al percorso anteriore, anche la lettera di vettura internazionale con tutti gli altri documenti prescritti.

Il duplicato della lettera di vettura internazione viene rilasciato alla Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, quale ricevuta della spedizione, mentre il bollettino di consegna viene allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione; e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata, rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso la stazione di Porto S. Giorgio deve rimettere alla Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola la lettera di vettura originale scortante la merce, trattenendo però il foglio di via o di spedizione.

Le spedizioni in partenza dalla Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola e destinate all'estero debbono essere accompagnate da una dichiarazione per le Dogane nel numero di esemplari fissato per i diversi servizi internazionali e nell'apposito modulo conforme a quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti e dalle ordinanze di polizia, sanità e simili.

7° *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, viene fatta in base alle tariffe generali, speciali e condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali per le quali sia ammessa la loro estensione ai servizi di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi.

Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in contatto, in destinazione della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, la tassazione di cui sopra viene fatta per il percorso da partenza fino a Porto S. Giorgio e nel senso inverso per quello da Porto S. Giorgio a destinazione, come se il trasporto fosse, nel primo caso, destinato a Porto S. Giorgio e nel secondo caso in partenza dalla stessa stazione.

8° *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Porto S. Giorgio dev'essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, inquantochè le operazioni di carico e scarico in tale stazione di scambio non possono essere eseguite dalle parti.

I trasporti di merci a P. V. accelerata devono essere sempre gravati, rispetto alla medesima stazione di scambio di Porto S. Giorgio, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. Ordinaria, nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendono le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9° *Consegna dei trasporti alla stazione di scambio, liquidazione tasse, depositi per le spedizioni in affrancato, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti.* — Per tali operazioni le stazioni debbono attenersi alle disposizioni contenute nell'articolo 30 (punti 1° e 2°) delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ». (edizione 1° luglio 1909).

10° *Tassa di bollo.* — La tassa di bollo è dovuta pei trasporti diretti alla Ferrovia Porto S. Giorgio-Amandola, mentre ne sono esenti quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalla Ferrovia stessa.

11° *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola possono, in base alle norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate ed assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso l'applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Ferrovia suddetta, valgono le disposizioni contenute nel punto 3° dell'art. 30 delle sopracitate « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ».

12° *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni di località ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio, debbono essere gravate delle tasse di consegna a domicilio, ogni qual volta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto d'origine che le merci devono essere consegnate « in stazione », salvo quanto è stabilito per le consegne a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.

13° *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradittorio nel riconoscimento delle merci, si devono fare constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'Agente dell'Amministrazione consegnante.

In tali casi devesi redigere, pure in contradittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire le responsabilità.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, devono scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità devono, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Porto S. Giorgio che resta incaricata di comunicarle alla Ferrovia Porto S. Giorgio-Amandola.

In senso inverso la predetta stazione deve notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Ferrovia stessa.

14° *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni d'arrivo devono corrispondere direttamente con quella di Porto S. Giorgio osservando le norme stabilite dall'art. **112** delle Tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza deve essere fatta dalle stazioni della Ferrovia corrispondente sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime Ferrovie dello Stato.

15° *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a vagone completo, i valori e gli oggetti preziosi sono dalla Ferrovia corrispondente ritirati o consegnati a sua cura e spesa negli Uffici e Magazzini della stazione di Porto S. Giorgio (Stato).

Lo scambio dei trasporti a vagone completo o da considerarsi come tali a termini delle tariffe, si effettua sull'apposito binario di consegna della stazione di Porto S. Giorgio.

Col ricevimento incondizionato da parte della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Porto S. Giorgio, sia dei carri carichi, piombati o non, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponde di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

La formazione dei carri misti da parte della Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola viene fatta con le norme che saranno indicate dal Capo-Stazione di Porto S. Giorgio (Stato), agli effetti delle disposizioni vigenti per gli istradamenti delle merci e per gli itinerari dei carri raccoglitori.

Quando avvenisse che si dovessero consegnare documenti di Dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione della Ferrovia corrispondente, si deve scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di Dogana.

La stessa cosa deve farsi per gli altri documenti accennati nel precedente punto 6°.

16° *Piombatura dei carri.* — La piombatura dei carri caricati dalla Ferrovia corrispondente nella propria stazione di Porto S. Giorgio, viene fatta a cura della Ferrovia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

17° *Trasporti in servizio Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, sono trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Sono pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Porto S. Giorgio deve attenersi, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, per quanto non è specificato nel presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione al presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell' allegato A, devono essere fatte le opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nell'elenco delle stazioni compreso nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) » a pag. 74 deve essere aggiunto di fronte al nome della stazione di Porto S. Giorgio il richiamo (****) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce alla pagina stessa:

(****) Stazione di scambio colla Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Allegato all'Ordine di Servizio N.° 59-1910

Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino

Sede in Milano - Capitale L. 7.500.000 interamente versato

Ferrovia P. S. Giorgio-Fermo-Amandola

Direzione dell'Esercizio - Fermo

STAZIONI	LINEA	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					Distanze dalla stazione di scambio di Porto S. Giorgio
		Grande Velocità	Piccola Velocità	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Fermo	P. S. Giorgio-Fermo	G	A	P	V	D	11
Monturano-Rapagnano	P.S.Giorgio-Amand.	G	A	P	V	—	16
Grottazzolina	» »	G	A	P	V	—	25
Magliano	» »	G	A	P	—	—	26
Montegiorgio	» »	G	A	P	V	—	28
Belmonte	» »	G	A	P	—	—	30
Falerone	» »	G	A	P	V	—	34
Servigliano	» »	G	A	P	V	—	37
S. Vittoria	» »	G	A	P	V	—	44
Monte S. Martino	» »	G	A	P	—	—	45
Montefalcone	» »	G	A	P	V	—	49
Amandola	» »	G	A	P	V	—	57

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i feretri;

b) le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati, di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate;

c) le merci di peso indivisibile superiore alle 10 tonnellate.

Ordine Servizio di N. 60. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 263-1909).

Col 16 marzo 1910 la tariffa locale N. 235 P. V. sarà estesa ai trasporti di acido solforico in partenza dalla stazione di Empoli.

Per conseguenza, nella intestazione della detta locale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 61. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale interna sicula N 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 217-1909).

Col 16 marzo 1910 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. viene estesa ai trasporti di pietra, calce viva, ecc. in partenza dalla stazione di S. Alessio Etneo.

Nella intestazione della detta tariffa deve pertanto essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione dell'anzidetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 62. (SERVIZIO II).

Ritiro dalla circolazione delle monete di nichelio misto da centesimi 20 conio 1894 e 1895 e caratteristiche delle falsificazioni relative.

Riferendomi alle disposizioni già date a mezzo delle casse compartimentali a tutte le stazioni della rete per il concentramento delle pezze di nichelio misto da cent. 20 del conio 1894 e 1895, il cui corso legale nel Regno cesserà col 30 giugno 1910 e delle quali le stazioni e gli uffici non debbono più far uso nei resti degli incassi allo sportello o nei pagamenti di assegni e al per-

sonale, si partecipa che, ad eliminare il pericolo del ricevimento di specie false di tali valute, circolanti in commercio in quantità non indifferente, il Ministero del Tesoro ha segnalato come appresso i distintivi e le caratteristiche delle monete false di nichelio misto da cent. 20:

1°): Monete false ottenute per fusione:

a) la moneta è più leggera di quella legittima;

b) la lega è tenera, quindi può essere scalfitta facilmente con uno spillo d'ottone e anche coll'unghia;

c) si può deformare piegandola tra le dita;

d) i rilievi sono arrotondati, la superficie è porosa.

2°): Monete ottenute con conii falsi:

a) il colore della lega varia dal grigio giallastro al giallo chiaro;

b) le cifre del millesimo hanno forma diversa e dimensioni maggiori di quelle delle monete legittime.

c) il cerchio di pallini racchiudente il N. 20 si presenta spesso interrotto in qualche punto, perchè costituito da pallini tutti eguali, talvolta staccati l'uno dall'altro, mentre nelle monete legittime esso forma tutto un rilievo continuo.

d) i dentelli del contorno di ambedue le faccie sono talvolta staccati dalla cornice ed hanno forma di pallini, mentre nelle monete legittime hanno forma semiovale e aderiscono perfettamente alla cornice stessa.

Questi segni caratteristici non si presentano sempre contemporaneamente in una stessa moneta; basta però che una cifra del millesimo sia difettosa, che in un punto solo il cerchio di pallini si presenti interrotto e che un sol dentello sia staccato dalla cornice per poter riconoscere la falsità della moneta.

Le stazioni e gli uffici della rete, nonchè le casse compartimentali debbono quindi rigorosamente astenersi dall'accettare nei pagamenti da parte del pubblico e nei versamenti le monete di nichelio misto da cent. 20 del conio 1894 e 1895 di cui non fosse accertabile a prima vista la autenticità, procedendo al sequestro di quelle riconosciute senz'altro falsificate, a termine delle disposizioni e colle formalità di cui all'Istruzione N. 1-1906 del Servizio Centrale II.

Circolare N. 25. (SERVIZIO VIII).

Trasporti per oltre le strade ferrate.

Si è avuto occasione di rilevare che di sovente le spedizioni destinate a località oltre la ferrovia ed alle quali devono proseguire a mezzo di tramvie non ammesse al servizio di corrispondenza, vengono accettate in appoggio a note di spedizione o lettere di porto mancanti dell'indicazione del mezzo con cui i trasporti debbono proseguire.

Ad evitare gli inconvenienti che da ciò possono derivare, si dispone, in relazione al disposto dell'art. 125 delle Tariffe, che le stazioni esigano dagli speditori che, sui documenti di trasporto delle spedizioni suddette, sia indicata come « stazione destinataria » quella nella quale la merce deve essere rimessa dalla ferrovia alla tramvia, e come « stazione definitiva » la località dove risiede il destinatario, con l'aggiunta: « da proseguire a mezzo della tramvia.... ....».

Inoltre, nello spazio riservato all'indirizzo, sul documento di trasporto propriamente detto, e nello spazio di cui il richiamo (10) sul bollettino di consegna, dovrà indicarsi la destinazione definitiva, con l'aggiunta « località servita dalla tramvia di......... ....».

Nel modo stesso devono essere compilati i documenti di trasporto destinati a proseguire oltre la ferrovia per via ordinaria od altrimenti, indicando, beninteso, invece della tramvia, la corriera o l'altro mezzo con cui deve farsi l'inoltro alla località di definitiva destinazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO III - N. 12.

24 MARZO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, marzo 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Appendice all'Ordine Generale N. 22 del 1909. (Servizio I).

Corrispondenza relativa agli affari del personale dipendente dalle Divisioni Compartimentali.

In aggiunta a quanto fu prescritto con l'ordine generale N. 22-1909, si dispone che il Capo del Servizio Centrale IV corrisponda direttamente con i capi delle Divisioni compartimentali, e reciprocamente, anche per gli affari concernenti la liquidazione di assegni sul fondo pensioni e sussidi e gli infortuni sul lavoro a termini della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51.

Approvato dal Consiglio d'Amministr. nell'adunanza del 9 marzo 1910.

Appendice agli Ordini Generali N. 13 e N. 17-1908 (Servizio I).

Modificazioni nella circoscrizione delle Sezioni della Trazione e del Mantenimento di Foggia e Bari.

A decorrere dal 1° aprile 1910 il rifornitore di Ofantino, l'impianto di alimentazione della condotta Ofantino-Bari col relativo personale, il rifornitore di Trinitapoli e quello di Barletta, passeranno dalla dipendenza della Sezione Trazione di Foggia a quella di Bari, restando in tutto il resto inalterate la circoscrizione e la competenza di ambedue le Sezioni. Di conseguenza il Deposito di Barletta, eccezione fatta per il servizio d'acqua, continuerà a dipendere dalla Sezione Trazione di Foggia.

A decorrere dal 1° luglio 1910 alla Sezione di Mantenimento residente a Bari vengono annessi i tronchi Barletta-Trinitapoli (compresa) e Ofantino-Margherita di Savoia, togliendoli dalla Sezione di Foggia alla quale attualmente appartengono.

La Divisione del Mantenimento di Napoli provvederà per la delimitazione chilometrica dei tronchi di sorveglianza.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 16 marzo 1910.

Ordine di Servizio N. 63. (Servizi VII e XI).

Sistemazione dei segnali - verso nord - della stazione di Ferrara.

Dalle ore 13 del 23 marzo 1910 il segnalamento della stazione di Ferrara, verso Pontelagoscuro, sarà così costituito:

a) - da un semaforo ad un'ala di 3ª categoria, che precede di m. 726 il semaforo a due ali di 1ª categoria, situato a m. 559 dall'asse del F. V.: di queste due ali, quella superiore comanda ai treni avviati ai binari viaggiatori e l'altra ai treni per il fascio dei binari merci. Entrambi i detti semafori sono collocati a sinistra dei treni in arrivo;

b) - da un semaforo ad un'ala posto a m. 115 dall'asse del F. V. e che comanda ai treni in partenza verso Pontelagoscuro.

Le leve di manovra tanto dei detti segnali che del disco girevole di protezione, verso Copparo, saranno collegate - mediante serrature di sicurezza - a quelle dei deviatoi interessanti i binari di corsa, e manovrate da un unico posto.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 e 46 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 64. (Servizi VII e XI).

Protezione della fermata di Gambolò Remondò.

A protezione della fermata di Gambolò Remondò al Km. 33 + 572 della linea Vercelli-Pavia, sono stati attivati dalle ore 12 del 16 marzo 1910 due segnali a disco di seconda categoria, situati entrambi a sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dal F. V. di m. 872 quello verso Mortara e di m. 800 quello verso Tromello.

Le leve di manovra di detti dischi sono collegate mediante serrature di sicurezza, Tipo Rizzi, al deviatoio incontrato di punta dai treni dispari, a m. 135 prima del F. V. e che immette al binario tronco.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 65. (Servizio VIII).

Servizio italo-ungherese via Fiume $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$.

(Vedi Ordine di Servizio N. 54-1910).

Le ferrovie ungheresi dello Stato partecipano che col 1° aprile 1910 la loro stazione di Nagyszombat verrà ammessa alla tariffa n. 23, in vigore per il malto (orzo tallito).

Per conseguenza a pag. 47 della tariffa diretta (edizione 1° novembre 1901) si dovrà aggiungere, alla sede opportuna, il nome della suddetta stazione coi seguenti prezzi in franchi per quintale:

	Tariffa N. 23		
	a	*b*	*c*
Nagyszombat	3,60	3.29	2.74

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 66. (Servizio VIII)

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

In aumento alle serie dei biglietti d'abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Chieti è stata aggiunta la serie VI a partire dal 20 marzo 1910.

Corrispondente annotazione devesi quindi fare nell'allegato B all'Ordine di servizio N. 55-1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 67. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Soliera.

La stazione di Soliera, sulla linea Verona-Modena, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori e bagagli, verrà abilitata dal 1° aprile 1910, anche ai trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

Nella detta stazione si hanno gli impianti sotto indicati:

Fabbricato viaggiatori, al Km 8 + 686,81 (da Modena) a sinistra nel senso da Verona a Modena;

Binari di corsa: due, compresi fra i Km. 8 + 547,11 e 9 + 048,01 corrispondenti alle punte dei deviatori estremi e della lunghezza utile di metri 407;

Binari merci: due, di cui uno per il carico e lo scarico diretto, della lunghezza utile di metri 235;

Magazzino merci: piano caricatore, in parte coperto, con carico di testa e di fianco; bilancia a ponte della portata di tonn. 30 a rotaie continue e sagoma limite;

Segnali di protezione: due dischi girevoli di seconda categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alle distanze dal corrispondente deviatoio di metri 802 quello verso Villanova S. Pancrazio e di metri 853 quello verso Carpi;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1275 con la chiamata « S. L. ».

I deviatoi estremi sono muniti di dischetto indicativo.

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione 1° luglio 1908) a pag. 93 di fronte al nome della stazione di Soliera, nelle colonne da 8 a 21 si devono esporre le seguenti indicazioni:

G	A	O	V	V	SP	—	T	F	—	—	1	30	S

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 68 (SERVIZIO VII e XI).

Protezione delle Fermate di S. Trovaso, di Campocroce, di Marocco e di Zellarino.

Dalle ore 10 del 20 Marzo 1910, a protezione di ciascuna fermata di S. Trovaso, di Campocroce, di Marocco e di Zellarino, della linea Udine-Venezia, sono stati attivati due segnali a disco girevole, piccolo modello, essendosi soppressi in pari tempo gli esistenti dischi ordinari di protezione della fermata di Marocco.

I nuovi dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei passaggi a livello, di cui all'Art. 56 Reg. Segnali, però la loro posizione normale è quella di via libera: essi sono situati tutti a sinistra dei treni cui comandano alla distanza dal rispettivo F. V. per ciascuno appresso indicata:

S. Trovaso, disco lato	Treviso	m. 799 —
	Preganziol	m. 701 —
Campocroce, disco lato	Preganziol	m. 799 —
	Mogliano V.	m. 795 —
Marocco, disco lato	Mogliano V.	m. 806 —
	Zellarino	m. 880 —
Zellarino, disco lato	Marocco	m. 798 —
	Mestre	m. 797 —

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Venezia.

Circolare N. 26. (SERVIZIO IV).

Traslochi dei dirigenti le divisioni compartimentali.

È stato disposto che dal 1° aprile 1910 abbiano luogo i seguenti traslochi:

Cav. Ing. Quinto Orso dalla divisione trazione e materiale di Ancona a quella di Firenze.

Cav. Ing. Giuseppe Brinis dalla divisione trazione materiale delle linee calabresi a quella di Roma.

Cav. Ing. Orazio Zecca da Firenze ad Ancona con l'incarico di reggere la divisione trazione e materiale.

Circolare N. 27. (Servizio IV).

Infortuni degli operai sul lavoro.

Nonostante le raccomandazioni fatte si è più volte constatato, che gli Uffici trasmettono con eccessivo ritardo le notizie e i documenti loro r.chiesti in affari relativi ad infortuni sul lavoro.

Questo ritardo riesce pregiudizievole agli interessi dell'Amministrazione, specialmente quando sono già in corso gli atti giudiziari, poichè impedisce che fin da principio le relative cause possano essere esaurientemente istruite in modo da preparare la difesa completa delle ragioni dell'Amministrazione.

D'altro canto, quando per essersene intravveduta l'opportunità, si cerca di definire bonariamente le liti, non si riesce a raggiungere lo scopo, per il ritardo nel fornire gli elementi su cui l'accordo potrebbe basarsi, e perchè le parti avverse non trovano più nella pronta risoluzione della vertenza il compenso alla parziale rinunzia delle pretese affacciate; o se pure si consegue tale scopo, è sempre con più grave sacrificio dell'Amministrazione, che è costretta di solito a rifondere le maggiori spese giudiziali occorse per il ritardo nella definizione della lite.

Si interessano quindi vivamente i vari Servizi a provvedere perchè al grave inconveniente sia, per quanto è possibile, ovviato, impartendo analoghe disposizioni agli Uffici dipendenti.

E poichè uno dei principali motivi per i quali gli aventi diritto alla indennità di legge, si inducono spesso a promuovere atti giudiziali verso l'Amministrazione, è quello del ritardo nella liquidazione dell'indennità stessa, occorre altresì che, come prescrive l'appendice all'Ordine Generale N. 22-1909, i documenti all'uopo occorrenti sieno dagli Uffici trasmessi direttamente con la maggiore possibile sollecitudine al Servizio IV, Ufficio Pensioni ed Infortuni.

Pertanto, quando l'infortunio abbia cagionata la morte dell'operaio si deve trasmettere subito al detto Servizio il Mod. D. 65, comprendente i guadagni fatti dall'operaio nei 12 mesi

precedenti l'infortunio, mentre, per i casi in cui l'infortunio abbia prodotto lesioni per le quali si prevede una inabilità di carattere permanente, oltre il Mod. D. 65, si deve pure trasmettere il Mod. D. 64 comprendente i guadagni dei 15 giorni antecedenti l'infortunio.

E così pure debbono essere spediti con la massima sollecitudine i certificati di esito definitivo.

Deve infine essere fatta speciale raccomandazione perchè, verso gli agenti colpiti da infortunio o verso le loro famiglie, si usino la massima premura ed il massimo interessamento, dando loro tutte le spiegazioni che possano occorrere, sia in ordine alla legge, sia in ordine ai documenti necessari per il conseguimento della indennità.

Circolare N. 28. (Servizio VII).

Servizio noleggio cuscini.

(Vedi Ordini di Servizio N. 75 1906 e 112-906 e Circolari N. 20-1908 e 3-1909).

A datare dal 6 marzo 1910 è stato attivato nelle stazioni di Palermo, Messina e Catania il servizio di noleggio cuscini ai viaggiatori, sotto l' osservanza delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N° 75-1906.

Circolare N. 29. (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Barletta ed a Valduggia.

Col 31 Marzo 1910 cesserà il servizio del trasporto delle merci a domicilio nelle stazioni di Barletta e di Valduggia e verrà chiusa, di conseguenza, con la data stessa, l'Agenzia di Città di Barletta.

Si dovranno, quindi, cancellare tanto le relative indicazioni alle pag. 12 e 31 del Prontuario-Tariffe dei trasporti a domicilio, edizione 1907, quanto le lettere G. P. e G. esistenti alla colonna 14 delle pag. 16 e 102 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte ai nomi delle dette stazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 30. (Servizio VIII).

Apertura dell'agenzia di città in Varese.

(V. Circolare N. 32-1909)

Col 1° aprile 1910 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di città in Varese e verrà istituito il servizio della presa e consegna delle merci a domicilio fra la detta stazione e la città di Varese ed i sobborghi di Biumo Inferiore, Giubbiana, Bosto, Biumo Superiore e Casbenno, escluse la località di Cartabbia, facente parte del sobborgo di Bosto, e quelle di San Fermo, Valle Olona e Ronchi, facenti parte del sobborgo di Biumo Inferiore.

Pertanto, alla pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, dovranno riportarsi le relative indicazioni contenute nell'unito foglio, ed alla pag. 103, colonna 14, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione di Varese si dovranno inscrivere le lettere G. P. ed il richiamo (9) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente.

(9) Il servizio è esteso ai sobborghi di Biumo Inferiore, Giubbiana, Bosto. Biumo Superiore e Casbenno, escluse la località di Cartabbia, facente parte del sobborgo di Bosto, e quelle di S. Fermo. Valle Olona e Ronchi, facenti parte del sobborgo di Biumo Inferiore.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Trapani	0.15	—	0.10	0.15	0.35	0.70	0.35	0.25	0.70	0.20	0.35	
(*) Varese e sobborghi di Biumo Inferiore, Giubbiana, e Bosto, esclusa la località di Cartabbia.	0.15	—	0.20	0.15	0.30	0.70	0.30	0.30	0.70	0.20	0.30	
Idem. pei sobborghi di Brinno Superiore e Casbenno, escluse le località di S. Fermo, Valle Olona e Ronchi	—	0.30	0.40	0.30	0.60	1.40	0.60	0.60	1.10	0.10	0.60	Veggasi la nota (2) in calce.

(2) Per le damigiane di vetro contenenti liquidi d'ogni sorta per tutti i recipienti vuoti (casse, barili, botti, ceste, damigiane, fiaschi, ecc.) il prezzo per la presa e la consegna a domicilio sarà quello stabilito per le merci in genere, aumentato del 50 %.

Circolare N. 31. (Servizio VIII).

Apertura dell'agenzia di città in Trapani.

(V. Circolare n. 216-1908)

Col 1° aprile 1910 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città in Trapani e verrà esteso in quella stazione il servizio completo di presa e consegna delle merci a domicilio, ora limitato alla sola consegna dei pacchi ferroviali.

Pertanto, alla pag. 30 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, dovranno riportarsi le relative indicazioni contenute nell'unito foglio, ed alla pag 100, colonna 14, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione di Trapani, si dovrà cancellare il richiamo (10) e sostituirlo con la lettera P e di conseguenza si dovrà depennare la nota (10) posta in calce alla pagina stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 32. (Servizio IV).

Documenti per la liquidazione delle pensioni e dei sussidi.

Il Ministero delle Finanze (Direzione generale delle tasse sugli affari) ha recentemente ammesso che anche i certificati ed i documenti da prodursi per la liquidazione delle pensioni e dei sussidi alle vedove ed ai figli minorenni degli agenti delle ferrovie dello Stato, siano esenti dalla tassa di bollo, in relazione all'Art. 22, N. 26, della legge (testo unico) 4 luglio 1897, N. 414, e che, conseguentemente, i certificati e documenti stessi, per effetto della disposizione contrapposta al N. 44 della tabella annessa alla legge 19 luglio 1880, N. 5536, allegato *F.*, siano esenti anche dalla relativa tassa di concessione governativa.

Pertanto i certificati ed i documenti in parola sono validi in carta libera e la legalizzazione degli atti di nascita, di matrimonio e di morte deve essere eseguita gratuitamente: invece

l'istanza per la liquidazione dev'essere scritta su carta bollata da una lira.

Con l'occasione si allega la distinta dei documenti che occorrono nei singoli casi per la suddetta liquidazione, e si fanno vive raccomandazioni affinchè, allo scopo di evitare, per quanto è possibile, i ritardi nella liquidazione medesima, spesso causati da incompleta o irregolare produzione dei documenti, gli Uffici si prestino non solo a fornire tutti gli schiarimenti che all'uopo fossero ad essi richiesti dalle famiglie dei propri dipendenti o da persone che si interessassero delle famiglie medesime, ma prendere eziandio, ogni qualvolta si presenti il caso di morte di qualche dipendente, l'iniziativa per informare gli interessati di tutto quanto debbono fare per ottenere la liquidazione dell'assegno cui possono aver diritto, ed esaminino poscia con la maggior sollecitudine, i documenti ricevuti dagli interessati, nel senso di accertare se essi corrispondono alle indicazioni della distinta, per farli, occorrendo, regolarizzare dagli interessati stessi.

Per rendere poi più sollecita la liquidazione delle pensioni e dei sussidi spettanti agli agenti od alle famiglie sul Fondo pensioni, si rammenta che, come è prescritto dall'appendice all'Ordine Generale N. 22-1909, tutti i relativi documenti debbono d'ora in avanti essere sempre spediti dalle Divisioni, dalle Sezioni, ecc. direttamente al Servizio IV, Ufficio Pensioni ed Infortuni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 32-1910.

Documenti per la liquidazione di pensioni o di sussidi continuativi o per una sola volta a favore di vedove e figli minorenni di agenti morti in attività di servizio o pensionati.

A — Agente morto in attività di servizio.

1. Vedova con o senza figli minori.

Istanza della vedova corredata dai seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente;

b) atto di matrimonio;

c) atto di nascita della vedova;

d) atti di nascita dei figli minori, se ve ne sono;

e) certificato municipale dal quale risulti la situazione della famiglia dell'agente al giorno di sua morte e per ciascuna figlia minore, che abbia compiuto gli anni 12 di età, se sia nubile o maritata;

f) atto giudiziale di notorietà, od anche certificato municipale dal quale risulti se fu o meno pronunciata contro l'istante, per sua colpa, sentenza di separazione di corpo, e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo di vita del marito;

g) certificato medico sulle cause della morte dell'agente.

Questo certificato non è necessario nei casi di infortunio sul lavoro di agenti considerati operai a termini della legge 31 gennaio 1904, N. 51.

Se vi sono pure figli minori nati da precedente matrimonio dell'agente, occorre altresì l'istanza del tutore, corredata dai seguenti documenti:

h) atto di morte della madre;

i) atto di matrimonio dei genitori;

l) atti di nascita degli orfani minori;

m) verbale di costituzione del Consiglio di famiglia per la nomina del tutore.

Quando il tutore non sia l'avo paterno o materno degli orfani e sia dispensato dal prestare cauzione, la deliberazione del Consiglio di famiglia per la sua nomina deve essere omologata dal Tribunale (Art. 292 Codice civile).

2. Orfani minori di entrambi i genitori.

Istanza del tutore corredata dai seguenti documenti:
a) atti di morte dei genitori:
b) atto del loro matrimonio;
c) i documenti indicati al n. 1 lettere *e*), *g*), *l*) ed *m*).

3. Orfani minori di scrivana.

Istanza del tutore corredata dai documenti indicati al N. 1, lettere *e*), *g*), *i*). *l*), ed *m*), ed al N. 2, lettera *a*).

4. Figli minori di donne già inscritte al Consorzio di mutuo soccorso, morte in attività di servizio.

Istanza del padre corredata dai seguenti documenti:
a) atto di morte della madre;
b) i documenti indicati al N. 1 lettere *b*), *d*), *e*) e *g*).

B — Agenti morti in pensione.

5. Vedova con o senza figli minori.

Istanza della vedova corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), ed *f*).

Se vi sono pure figli minori nati da precedente matrimonio dell'agente, occorre altresì l'istanza del tutore corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *h*), *i*), *l*) ed *m*).

6. Orfani minori di entrambi i genitori.

Istanza del tutore corredata dai documenti indicati al n. 2 lettere *a*) e *b*), nonchè da quelli indicati al N. 1 lettere *e*) *l*) ed *m*).

7, Orfani minori di scrivana.

Istanza del tutore corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *e*), *i*), *l*) ed *m*) ed al N. 2 lettera *a*).

C — Vedove pensionate morte o rimaritate.

8. Orfani minori di vedova pensionata.

Istanza del tutore corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *h*) ed *m*).

9. Figli minori di vedova passata a nuove nozze.

Istanza della madre quando a questa sia stata conservata dal Consiglio di famiglia l'amministrazione dei beni dei figli.

La istanza deve essere corredata dai seguenti documenti:

a) atto del nuovo matrimonio;

b) deliberazione del Consiglio di famiglia omologata dal Tribunale (Art. 237 Codice civile).

Qualora alla madre non sia stata conservata l'amministrazione dei beni dei figli, occorre invece l'istanza del tutore corredata, oltre che dall'atto del nuovo matrimonio della madre, dal documento indicato al N. 1 lettera *m*).

D — Agenti destituiti.

10. Moglie con o senza figli minori.

Istanza della moglie corredata dai seguenti documenti:

a) atto di nascita della moglie;

b) i documenti indicati al N. 1 lettere *b*) *d*), *e*) ed *f*).

Se vi sono pure figli minori nati da precedente matrimonio dell'agente, occorre altresì la istanza del padre, corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *d*), *h*) ed *i*).

Qualora il padre sia incorso nella perdita della patria podestà, occorre invece l'istanza del tutore, corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *d*), *h*), *i*) ed *m*).

11. Figli minori (orfani di madre).

Istanza del padre corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *d*), *e*), *h*) ed *i*)

Qualora il padre sia incorso nella perdita della patria podestà, occorre invece l'istanza del tutore corredata dai documenti indicati al N. 1 lettere *d*), *e*), *i*) ed *m*).

12. Figli minori di scrivana, mancanti di padre.

Istanza della madre corredata dai seguenti documenti:

a) atto di morte del padre;

b) i documenti indicati ai N. 1 lettere *b*) *d*) ed *e*).

Qualora la madre non abbia la rappresentanza legale dei figli, occorre invece l'istanza del tutore corredata, oltre che dell'atto di morte del padre, dai documenti indicati al N. 1 lettere *d*), *e*), *i*) ed *m*).

AVVERTENZE.

1. La istanza deve essere scritta su carta bollata da una lira e diretta al Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Deve indicare il nome, cognome e la qualità del richiedente, essere da lui sottoscritta, contenere l'oggetto della domanda e l'indicazione della località prescelta per la riscossione della pensione o del sussidio, nonchè il preciso indirizzo dell'abitazione.

Alla istanza sarà fatto seguire l'indice numerato dei documenti che la corredano.

2. Gli atti di nascita, di matrimonio e di morte, i certificati municipali e gli atti di notorietà sono validi in carta libera.

Gli atti di nascita, di matrimonio e di morte debbono essere legalizzati gratuitamente dal Presidente del Tribunale civile, se sono rilasciati dal Municipio, o dalle Curie vescovili se rilasciati dalle autorità parrocchiali.

COMUNICATO

Fondo per gli orfani degli agenti periti in causa del terremoto del 28 dicembre 1908.

La Commissione nominata dal Consiglio d'Amministrazione coll'incarico di provvedere a ricoverare e soccorrere gli orfani degli agenti periti in causa del terremoto del 28 dicembre 1908, e di amministrare il fondo all'uopo raccolto, ha recentemente presentato all'on. Consiglio d'Amministrazione la relazione morale e finanziaria del primo anno della sua gestione.

Risulta da essa che il fondo raccolto, come da unito elenco delle oblazioni, fu di . . . . . . L. 498,133.49
durante l'anno 1909, furono riscossi
interessi per . . . . » 4,689.77

Totale . . . L. 502,823.26
furono spese nell'anno stesso . . . . « 12,781.94
onde il fondo era al 1° gennaio 1910 di . . . L. 490,041.32

come dal prospetto allegato.

Del fondo raccolto L. 470,000 furono investite in cartelle 3 75 % del credito comunale e provinciale, cedute alla pari dalla Cassa depositi e prestiti che le conserva in deposito, ed alla pari rimborsabili in qualunque momento dalla Cassa stessa. Le rimanenti L. 28,133.49 furono lasciate in conto corrente 2.20 % al detto Istituto, che fa il servizio di cassa gratuitamente.

Gli orfani sono 174 dei quali 83 di entrambi i genitori e 91 di solo padre.

La Commissione nell'adempimento del suo mandato, ha seguito i criteri che, dietro sua proposta, l'on. Consiglio d'Amministrazione aveva approvato e, cioè:

che gli orfani siano mantenuti nel tenore di vita e nel campo delle aspirazioni che potevano avere se il capo della famiglia avesse vissuto, e possibilmente non allontanati dai luoghi di loro origine affinchè si trovino in prossimità dei parenti loro rimasti o degli amici di famiglia;

che gli orfani siano lasciati presso la madre, se l'hanno, od assegnati a famiglie di parenti o di amici adatte ad istruirli od educarli, oppure ricoverati in Istituti di educazione o di in-insegnamento di arti e mestieri;

che gli orfani siano sussidiati di regola fino a 18 anni di età, ed eccezionalmente fino a 21 se prima non abbiano trovato collocamento;

che alle orfane sia assegnato, all'atto dal matrimonio od al raggiungimento della maggiore età, un sussidio dotale variabile da L. 500 a L. 1000, secondo la condizione dell'orfana.

La Commissione, per avere sicura norma nei provvedimenti da prendersi in favore dei singoli orfani, reputò opportuno conoscerli personalmente e all'uopo inviò sopra luogo alcuni dei suoi membri, che raccolsero esatte informazioni sulla condizioni economiche e sulla moralità delle persone e delle famiglie presso le quali gli orfani stessi, specie quelli di entrambi i genitori, erano ricoverati, e si accertarono delle condizioni fisiche e morali degli orfani e delle loro attitudini ed aspirazioni.

Degli orfani di entrambi i genitori fu comunicato l'elenco, con tutte le informazioni raccolte, al Patronato « Regina Elena », che, a norma del R. Decreto 14 gennaio 1909, ne è il tutore legale e ad essi deve provvedere, come infatti ha provveduto ricoverando o sussidiando 42 di essi. La Commissione non ha con ciò inteso di abbandonare e disinteressarsi di detti orfani; essa li seguirà al pari degli altri, assumerà ogni tanto informazioni a loro riguardo, visitandoli, all'occorrenza, ove si trovano e se il trattamento che loro sarà fatto dal Patronato risulterà inferiore a quello che la Commissione potrà fare agli altri, non mancherà di integrarlo come già ha fatto per qualcuno, e si occuperà a suo tempo del loro collocamento.

Oltre ai sussidi (continuativi o per una volta tanto) assegnati ed al ricovero di 6 orfani (quanti lo richiesero finora) in Istituti di istruzione, la Commissione provvide pure, in alcuni casi, all'assistenza medica di qualche orfano ammalato, fornì medicinali per cure ricostituenti e conferì pure qualche sussidio a titolo d'incoraggiamento ad orfani che nell'anno scolastico diedero buoni risultati.

La spesa incontrata nello scorso anno fu, come si è detto, di L. 12,781.94. Essa riflette un periodo di soli 8 mesi perchè i primi sussidi furono corrisposti nel maggio dello scorso anno. Aggiungasi che parecchi furono deliberati verso la fine del dicembre 1909 e nel gennaio 1910 e quindi non figurano nella suindicata somma: ciò perchè la Commissione, di fronte ai provvedimenti adottati dal Governo in vantaggio dei danneggiati del terremoto, ai sussidi dati con larghezza dalla nostra Amministrazione ed ai soccorsi distribuiti sotto molteplici forme da Commissioni varie, si trovò nella necessità di procedere nell'assegnazione dei sussidi, con equa cautela, al fine di evitare che taluno avesse a ricevere contemporaneamente aiuto da più parti, l'una ignorando l'opera delle altre.

Non è pertanto dalla spesa incontratasi in questi primi mesi della gestione del fondo pro-orfani che si possa avere un indice abbastanza approssimato dei bisogni cui si dovrà far fronte col fondo stesso, tanto più che la spesa sarà per qualche tempo in continuo aumento in conseguenza specialmente dei maggiori bisogni derivanti dal crescere degli orfani, molti dei quali sono ora in assai tenera età.

Non è tuttavia azzardato prevedere che una parte del fondo potrà essere a suo tempo devoluto all'istituzione di uno speciale Ente per gli orfani dei ferrovieri in relazione agli intendimenti manifestati dall'on. Consiglio d'Amministrazione con la deliberazione 2 aprile 1909, con la quale fissò in L. 250,000 il concorso dell'Amministrazione nella sottoscrizione promossa fra il personale ferroviario in favore degli orfani degli Agenti periti in causa del terremoto.

Oblazioni a favore degli orfani di agenti ferroviari periti nel terremoto del 28 dicembre 1908.

dalla Ditta Schwartzkopf di Berlino	L.	10.000 —
» » George Favre Jacot e C. di La Locle.	»	500 —
» » Adolf Schlesingher di Werdolf (Westfale) . . .	»	400 —
» Societè Anonime pour l'importation des huiles de graissage di Lione	»	2.000 —
dal Personale del Controllo prodotti di Firenze	»	1.300 —
» Sig. Baldi di Pistoia	»	2,20
dalla Signora Emmy Dicheli Lüdenscheide.	»	10 —
aggio riscosso sull' importo oblazioni fatte mediante chèque in oro	»	3 —
dalla Società Ausiliare di Milano.	»	3.000 —
» Signora Luisa Della Rocca	»	200 —
dal Personale ferroviario mediante ritenute sui ruoli . . .	»	227.854,19
» Sig. Guido Pozzi di Induno Olona	»	10 —
» Direttore Generale, dai Vice Direttori Generali e dai Consiglieri d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . .	»	850 —
» Comitato di Torino per orfani ferrovieri.	»	1.350 —
» Personale ferroviario di S. Limbania	»	315 —
dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	»	250.000 —
dal Signor Donadon	»	92 —
da alcuni ferrovieri di Verona per ricavo vendita di un numero unico	»	124,40
ricavato dalla vendita di alcuni cuscini e coperte offerte dalla Ditta Fedrighini	»	47,50
dai Signor comm. Sigismondo Ferrari quale avanzo di una sottoscrizione	»	75,20
	TOTALE L.	498.133,49

Impiego dei fondi e gestione del 1909.

Acquistate il 26 giugno 1909 alla pari (ed alla pari rimborsabili) N. 518 cartelle 3.75 % (valore nominale L. 500) del credito comunale e provinciale di nuova emissione con godimento 1° luglio 1909 . . . . »			259.000 —
id. N. 422 cartelle come sopra con godimento dal 1° gennaio 1910 »			211.000 —
Versate in più volte alla Cassa depositi e prestiti in conto corrente 2.20 % :			
a) la rimanenza del fondo in . . . . L.		28.133,49	
b) l'importo dello sconto razionale sul prezzo delle cartelle :			
sulla prima partita in ragione di 5 giorni. . . »		134,83	
sulla seconda partita in ragione di 185 giorni . »		3.989,27	
c) interessi maturati al 30 giugno 1909 sulle somme versate alla Cassa depositi e prestiti . . . »		565,67	
Totale somme in conto corrente L.		32.823,26	
Spese			
Sussidi agli orfani. . . . . L.	10.381,49		
Spese per ricovero di alcuni orfani in istituti di educazione . . . . »	2.349 —		
Spese diverse . . . . »	51,45		
Totale spese L.		12 781,94	
Rimanenza somma depositata in conto corrente al 31 dicembre 1909. »			20.041,32
Fondo al 31 Dicembre 1909 L.			490.041,32

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . " **8,00**

Anno III - N. 13.

31 Marzo 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

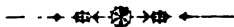
INDICE

Roma, marzo 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 364-1909 (Boll. N. 52). Nel 2ª capoverso dell'art. 2, alla 6ª linea correggere: *Mod. H-168* in *Mod. H-167.*

Nel 3° comma dell'art. 10 alla 2ª linea correggere *art. 10* in *art. 19.*

Alla fine del 2° comma dell'art. 12, invece di: « il quale ne deve prender carico sui registri Mod. B-201 » sostituire le parole: « il quale, per quanto concerne il solo numerario, deve prenderne carico sui registri Mod. B-201, nonchè sul Modulo B-201 C ».

D. M. *del 21 marzo 1910, relativo alla nomina del presidente della Commissione istituita per la revisione delle condizioni dei trasporti.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il Decreto Ministeriale del 28 ottobre 1907, con cui fu instituita una Commissione con l'incarico di studiare, in relazione a quanto prescrive l'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, N. 429, la revisione delle condizioni pei trasporti in ferrovia e il loro coordinamento, per ciò che concerne le merci, alla convenzione di Berna, nonchè la semplificazione delle tariffe, e fu chiamato pure a far parte della Commissione stessa, nella qualità di Presidente, il Comm. Icilio Calvori, Ispettore Superiore nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che il Comm. Icilio Calvori medesimo ha chiesto, per motivi di salute, di essere esonerato da tale incarico;

DECRETA:

Il Comm. Icilio Calvori, a partire dalla data del presente Decreto, è dispensato dall' ufficio di membro e di presidente della Commissione di cui sopra, ed in sua vece viene chiamato a fare parte della Commissione stessa in detta qualità di Presidente, il Comm. Ing. Luigi Barzanò.

Roma, 21 marzo 1910.

Il Ministro
G. RUBINI.

Ordine di Servizio N. 69. (SERVIZIO VIII).

Facilitazioni pei trasporti di persone e cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 110-1909).

Con Decreto Ministeriale del 5 marzo 1910, pubblicato nel *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato* N. 10 del 1910, si è disposto che a datare dal 1° aprile 1910 cesseranno d'essere applicate le facilitazioni precedentemente accordate pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

In relazione a tale disposizione si notifica quanto appresso:

1°) Il rilascio delle richieste per l'applicazione delle facilitazioni deve essere fatto esclusivamente dai Capi di compartimento giusta le istruzioni appositamente loro impartite, e quindi dalla data anzidetta non si dovranno più concedere facilitazioni in base a documenti emessi dalle RR. Prefetture e sotto Prefetture con data posteriore al 31 marzo 1910.

2°) Il trasporto gratuito dei bagagli di spettanza delle persone scampate dal terremoto, e del personale di soccorso, nonchè il trasporto a prezzo ridotto, delle masserizie dei profughi sono completamente soppressi, e conseguentemente non debbono più essere accettate dalle stazioni le richieste rosa Mod. C. ed F.

3°) Per l'applicazione delle facilitazioni che rimangono in vigore continueranno ad essere rilasciate le richieste rosa Mod. A, B, D ed E, sostituendo alla dicitura « Il Prefetto » quella « il Capo del Compartimento ».

Le richieste Mod. A serviranno per i viaggi gratuiti degli orfani da ricoverarsi per cura del Patronato Regina Elena, degli inabili e dei minorenni da ricoverarsi per cura di altri istituti di beneficenza, nonchè pel trasporto delle persone viaggianti per conto dei Comitati di soccorso con i quali l'Amministrazione dei lavori pubblici avesse assunto formali impegni alla data del Decreto Ministeriale 5 marzo 1910;

le richieste Mod. B serviranno per i viaggi a prezzo ridotto (tariffa della concessione speciale XI) degli operai dipendenti da imprese accollatarie di lavori nei luoghi colpiti dal terremoto;

le richieste Mod. D pei trasporti a tariffa militare dei bagagli appartenenti ai suddetti operai;

le richieste Mod. E per i trasporti gratuiti dei materiali da costruzione dei Comitati di soccorso, pei quali esistono gli impegni più sopra accennati al secondo capoverso del presente punto 3°.

4°) Per l'applicazione invece delle facilitazioni di cui all'art. 6 del R. Decreto n. 159 del 18 marzo 1909, le quali hanno inizio dal 1° aprile 1910, sono state create nuove apposite richieste rosa Mod. G ed H. di modello analogo a quello di cui al punto precedente.

Le richieste Mod. G, serviranno pel viaggio a tariffa militare, delle persone che per conto dei Comitati di soccorso (coi quali l'Amministrazione dei lavori pubblici non ha impegni) si recano in comitiva od isolati, nei luoghi devastati dal terremoto per portare soccorsi, o ne fanno ritorno;

le richieste Mod. H, serviranno per i trasporti, colla riduzione del 50 %, dei materiali da costruzione dei Comitati di soccorso, coi quali pure non esistono impegni.

Detta riduzione deve essere accordata sui prezzi della tariffa speciale competente a grande od a piccola velocità a seconda del modo di inoltro richiesto, salvo il prezzo minimo per tonnellata-chilometro di centesimi 5 per la grande velocità e di centesimi 2 ½ per la piccola.

5°) Tutti i trasporti gratuiti ed a tariffa ridotta fin qui enunciati, cesseranno completamente col 31 dicembre 1910.

Le altre norme e modalità da osservarsi per l'eseguimento, la contabilizzazione ecc. di tutti i trasporti di cui trattasi, sono ancora quelle contenute nell'Ordine di Servizio N. 110-1909 eccezione fatta della Parte III e del punto riguardante i trasporti di materiali eseguiti dall'Amministrazione ferroviaria per conto del Governo, che sono abrogati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 70. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Cecina-Vada e del Bivio Volterra fra le linee Roma-Pisa e Cecina-Volterra.

Dalle ore 12 del giorno 2 aprile 1910 viene attivato il doppio binario sul tratto Cecina-Vada della linea Roma-Pisa, col nuovo Bivio per Volterra posto al Km. 282+290 presso la spalla destra del ponte provvisorio in legname sul fiume Cecina a metri 699 dall'asse del fabbricato viaggiatori di Cecina.

Il tratto Cecina-Bivio Volterra diviene quindi comune alle linee Roma-Pisa e Cecina-Volterra.

Il bivio è protetto verso Vada e verso Riparbella da due dischi di II categoria alla distanza dalla punta del Bivio rispettivamente di m. 825 e di m. 669.

Tali dischi — di cui quello verso Vada è situato a sinistra dei treni in arrivo e sui quali la stazione di Cecina ha opportuno consenso — costituiscono anche protezione della stazione stessa.

Contemporaneamente in stazione di Cecina viene attivato alla distanza di m. 256 dall'asse del F. V., verso Vada un semaforo a due ali, per comandare alle partenze verso Pisa e verso Volterra.

La stazione di Vada è protetta, verso Cecina, da un disco di II categoria posto a m. 1179 dall'asse del F. V. e alla sinistra dei treni in arrivo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 71 (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 16-1910)

Col 1° aprile 1910 viene attivato un 21° supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere, il quale comprende, quasi esclusivamente, modificazioni ed aggiunte alla Parte II-A della tariffa

stessa (Elenco stazioni e prezzi della percorrenza italiana), colla ristampa della tariffa eccezionale N. 2 P. V. per trasporti di *semi oleosi, semi da prato e d'ortaglia*, conseguente dall'ammissione di nuove stazioni alla tariffa medesima.

Detto supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze, alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 72. (Servizio X).

Ricevimento, consegna, collaudo e riparazione durante il periodo di garanzia del materiale rotabile di nuova costruzione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 65-1908).

L'alinea 4° del capitolo 1° « Ricevimento », ed il capitolo 4° « Collaudi da eseguirsi nelle officine del costruttore od in località che non siano le officine dell'Amministrazione », dell'Ordine di Servizio 65-1908 debbono essere modificati come appresso:

\- 1° Ricevimento - (4° alinea).

Per rotabili costruiti in Italia l'Ingegnere incaricato del ricevimento compilerà inoltre in semplice originale ed in carta libera il rapporto di verifica (Mod. L-107^a e 107^b) in esecuzione del disposto dell'Articolo 33 delle Istruzioni Ministeriali approvate con D. M. 27 giugno 1905; rapporto che sarà firmato dal medesimo Ingegnere collaudatore e da un agente tecnico appartenente all'ufficio che ha sorvegliato la costruzione.

\- 4° Collaudo da eseguirsi nelle officine del costruttore.

Per ragioni speciali e *solo per i carri costruiti in Italia*, la Direzione Generale, (Servizio X), può, in via eccezionale, disporre che il collaudo sia eseguito nelle officine del costruttore, ma sempre quando abbia avuto luogo precedentemente il

collaudo di qualche gruppo di carri della stessa fornitura in una officina delle Ferrovie dello Stato, con esito favorevole.

In tal caso il collaudo sarà eseguito colle norme speciali e col personale che il Servizio X - Ramo Materiale - di volta in volta sarà per indicare.

Le eventuali perizie di addebito, accettate o no, dovranno essere inviate direttamente al Servizio X - Ramo Materiale - per le ulteriori pratiche, come è già stato precedentemente prescritto.

Distribuito agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29 e 30.

Ordine di Servizio N. 73. (Servizio I).

Scioglimento dell'ufficio provvisorio di liquidazione lavori ex R. M. e dell'ufficio legale per la cessata gestione Mediterranea in Milano.

L'ufficio provvisorio di liquidazione lavori della passata gestione R. M. in Milano di cui all'Ordine generale N. 32 del 1905 e Ordine di servizio N. 280 del 1909 s'intende sciolto a partire dal 1° aprile 1910.

A partire pertanto da tale data, le pratiche di competenza del detto ufficio, verranno trattate dalla Ragioneria di Milano, alla quale dovrà quindi essere indirizzata la relativa corrispondenza.

Dalla stessa data si intende sciolto anche l'ufficio legale per la cessata gestione Mediterranea in Milano, di cui all'Ordine di servizio N. 22 del 1905, e le pratiche tuttora in corso di competenza del detto ufficio, saranno direttamente condotte a termine dal Servizio centrale legale (Servizio III) in Roma, al quale dovrà quindi essere indirizzata la relativa corrispondenza.

Circolare N. 33. (Servizio VIII).

Nuova tariffa pei trasporti a domicilio allo scalo di Lovere sul lago d'Iseo.

Come da partecipazione ricevuta dalla Società di Navigazione a vapore sul Lago d'Iseo, i prezzi della tariffa per la presa e consegna delle merci a domicilio allo scalo di Lovere sono stati sostituiti con quelli indicati nell'unito foglio.

Pertanto a pag. 60 del « Prontuario-Tariffe per i trasporti a domicilio (edizione 1907) » dovranno essere fatte le opportune modificazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Modificazioni al prontuario-Tariffe

pei trasporti a domicilio

Alla pag. 60 aggiungere le seguenti indicazioni:

PARTE XII

NAVIGAZIONE A VAPORE SUL LAGO D'ISEO

TARIFFA PER LA PRESA E CONSEGNA A DOMICILIO.

Stazioni	Numerario e preziosi		GRANDE VELOCITA'			PICCOLA VELOCITA'			Annotazioni
	Prezzo per ogni lire 1000 divisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Mercanzie in genere — PER OGNI QUINTALE	Mobiglia e oggetti vol. — PER OGNI QUINTALE	Tassa minima per ogni spedizione	Mercanzie in genere — PER OGNI QUINTALE	Mobilia e oggetti vol. — PER OGNI QUINTALE	Tassa minima per ogni spedizione	
Lovere	— 05	— 20	— 30	— 50	— 25	— 20	50 —	— 25	

I prezzi per quintale e le tasse minime aumentano di cent. 10 per la parte montuosa di Lovere.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

ANNO III - N. 14.

7 APRILE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

—

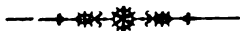
Allegato alle Circolari N. 30 e 31 (Boll. N. 12-1910). — Nella colonna 1ª al 3° capoverso, invece di « *Brimo* Superiore », leggasi: « *Biumo* Superiore ».

Comunicazione.

Mi è grato portare a conoscenza del personale la seguente comunicazione del nuovo Ministro dei LL. PP., esprimendo la fiducia che il personale ferroviario saprà corrispondere all'assegnamento che S. E. fa sulla sua illuminata cooperazione.

« Nell'assumere la direzione dell'Amministrazione dei LL. PP rivolgo un saluto al personale con la fiducia della cooperazione sua illuminata nello svolgimento di un programma di lavoro fecondo e di equa soddisfazione dei pubblici interessi ».

« *Il Ministro:* SACCHI ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

LEGGE *n. 106 del 17 marzo 1910, relativa ai viaggi sulle linee della Sicilia in occasione delle feste commemorative del cinquantenario del risorgimento in Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero del tesoro sarà stanziata a favore del Comitato esecutivo per le feste commemorative del *cinquantenario del Risorgimento* in Sicilia la somma di lire 250,000 a titolo di contributo dello Stato.

Tale somma graverà per lire 150,000 sull'esercizio finanziario 1909-1910 e per lire 100,000 sull'esercizio finanziario 1910-1911.

Art. 2.

Dal 15 aprile al 15 luglio dell'anno corrente tutti i viaggiatori dalle stazioni del Regno diretti a Palermo, potranno godere del ribasso della tariffa differenziale *B* per l'andata e per il ritorno, acquistando alle biglietterie delle stazioni un apposito biglietto, al quale sarà unita una tessera del valore di L. 10 a favore del Comitato suddetto e quattro buoni per altrettanti viaggi sulle linee della Sicilia col ribasso del 60 per cento sulla tariffa normale valevoli per la durata di 45 giorni, ma non oltre il 15 agosto.

L'importo delle tessere sarà riscosso dall'Amministrazione ferroviaria e versato al Comitato al termine del periodo della concessione.

Nei comuni di Sicilia le tessere saranno vendute al suddetto prezzo nelle stazioni ferroviarie e negli uffici postali e succursali.

Il loro ricavo sarà dalle Amministrazioni ferroviaria e postale versato al Comitato e le biglietterie delle stazioni delle ferrovie dello Stato rilasceranno ai portatori di dette tessere

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 68 del 23 marzo 1910.

un libretto contenente i sei boni precedentemente indicati per viaggio di andata e ritorno a Palermo a tariffa differenziale *B* e per i viaggi in Sicilia con riduzione del 60 per cento. Saranno concordate fra la Direzione delle ferrovie dello Stato ed il Comitato le modalità per regolare tale rilascio, non che per i viaggi da Napoli e da Tunisi a Palermo sui piroscafi della Navigazione generale italiana, il rilascio delle tessere e dei quattro buoni per viaggi con riduzione del 60 per cento sulle ferrovie dello Stato in Sicilia.

I viaggiatori non potranno servirsi dei buoni per i viaggi in Sicilia a prezzo ridotto del 60 per cento se non presenteranno alle biglietterie di partenza i buoni stessi uniti al biglietto di andata e ritorno a tariffa differenziale *B* usata per l'andata a Palermo.

Art. 3.

E' autorizzata l'emissione, a scopo commemorativo, di due francobolli facoltativi, l'uno da centesimi cinque e l'altro da centesimi quindici, aventi corso nel Regno e da essere venduti esclusivamente nella Sicilia dal 1° aprile al 30 giugno, nella quantità e colle norme e garanzie da stabilirsi mediante decreto Reale sulla proposta dei ministri del tesoro e delle poste e telegrafi.

Il prezzo di vendita di ciascuno dei detti francobolli sarà aumentato di centesimi 5 a beneficio del Comitato esecutivo di cui all'art. 1, mentre l'importo normale sarà riscosso dall'Amministrazione postale.

Le spese per il disegno artistico dei francobolli e per l'incisione dei rami di stampa saranno sostenute dal Comitato, e quelle dell'ordinaria fabbricazione saranno a carico dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 17 marzo 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO.
SALANDRA.
RUBINI.
DI SANT'ONOFRIO.

Visto, *il guardasigilli:* SCIALOJA.

Ordine di Servizio N. 74. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-ungherese, via Fiume $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$.

(Vedi Ordine di Servizio N. 65-1910).

Le Ferrovie ungheresi dello Stato partecipano che col 15 aprile 1910 la loro stazione di Dunaszerdahely viene ammessa alla tariffa N. 25 del servizio succitato, valevole pei trasporti di amido ed amidone.

In conseguenza di quanto sopra, nella tariffa italo-ungherese (edizione 1° novembre 1901) si deve, a pag. 26, aggiungere, nella sede opportuna, la succitata stazione con la distanza di Km. 652 da Fiume, ed a pag. 47, inserire la nuova stazione fra quelle di *Dobsina* e di *Eszèk* (Osiek) con i seguenti prezzi valevoli per la

Tariffa N. 25.

	a	*b*	*c*	*d*
Dunaszerdahely	3,88	—	3,54	2,89

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 75. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale VI.

Essendo stata revocata la concessione dei viaggi a tariffa ridotta di cui hanno fin qui fruito le Suore appartenenti all'Ordine delle « Figlie dell'Immacolata » in Roma (via San Giovanni e Paolo 4), occorre che il detto sodalizio sia cancellato dall'elenco delle Associazioni di carità ammesse al beneficio della concessione speciale VI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 76. (SERVIZIO VII).

Treni straordinari.

(Vedi art. 10 del Regolamento per la circolazione dei treni e Ordine di servizio n. 67-1908)

A modificazione dell' ultimo alinea dell' ordine di servizio n. 67-1908 si avverte che il capoverso 8 dell'art. 10 delle Norme pei dirigenti è tuttora in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 3 e 7.

Ordine di Servizio N. 77. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1910).

Le ferrovie meridionali austriache partecipano che, a datare dal 1 marzo p. p., la stazione di Johannisthal è stata ammessa alla tariffa eccezionale n. 32 pei trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di *lignite.*

In conseguenza il nome della stazione di *Johannisthal* deve essere aggiunto, nella sede opportuna, a pagina 153 dell'elenco delle stazioni austro-ungariche, esponendo le seguenti indicazioni di contro al nome stesso;

Nella 2ª colonna : « K. K. St. B ».
» 5ª » « Laibach S. B. (*) »
» 8ª » « 259 »
» 11ª » « 1-7 »

A pagina 304 b (ristampata col 3º supplemento) deve aggiungersi, dopo Fohnsdorf, la succitata stazione esponendo, nella colonna *a* del transito di Cormons, il prezzo di 0,91 contrassegnato col richiamo (3) alla seguente nota da inserirsi in calce alla tariffa eccezionale n. 32 :

« (3) Valevole pei trasporti di lignite (escluse le formelle), di cui alla pos. 1354[276 della nomenclatura delle merci. »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

...ostituisce la pag. 47 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

TARIFFE

in vigore dal 1 Maggio 1910.

LOCALITA'		Grande velocità					Piccola velocità	
		NUMERARIO		MERCI			Merci in genere	Mobilio e voluminosi
		Per ogni 1000 lire indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	fino a 20 Kg per collo	oltre 20 prezzo per quintale indivisibile	Voluminose — prezzo per quintale indivisibile	per ogni quintale indivisibile	
...lla { parte alta		0,30	0,20	0,20	0,40	0,60	0,40	0,60
...lla { parte bassa		0,15	0,20	0,10	0,20	0,30	0,20	0,30
...aglia		0,60	0,20	0,40	0,80	1,50	0,80	1,50

MERCI a Grande e Piccola velocità		LOCALITA'	MERCI a Grande e Piccola velocità	
Tassa minima sino a 10 Kg.	oltre 10 fino a 100 Kg. e per quintale indivisibile.		Tassa minima sino a 10 Kg.	oltre 10 fino a 100 Kg. e per quintale indivisibile

Brusnengo	0,50	1,—	Pettinengo	0,45	0,80
Cossilla	0,35	0,50	Piedicavallo	0,60	1,50
Croce Mosso	0,50	1,20	Pollone	0,40	0,70
Favaro	0,50	0,80	Rosazza	0,50	1,20
Masserano	0,50	1,—	Santuario di Graglia	0,60	1,20
Montesinaro	0,60	1,50	Sordevolo	0,45	0,70
Mosso S. Maria	0,50	1,—	Tavigliano	0,50	1,—
Muzzano	0,40	0,70	Trivero	0,60	1,50
Netro	0,50	1,—	Zubiena	0,40	1,20
Occhieppo Superiore	0,30	0,50	Zumaglia	0,45	1,—
Oropa	0,60	1,20			

N.B. Vanno considerate come merci voluminose, i liquidi contenuti in fiaschi o da nigiane.

Ordine di Servizio N. 78 (Servizio VIII).

Importazione del bestiame (bisulci) nell'Austria-Ungheria.

In relazione al decreto 29 dicembre 1909 N. 173/7-IV-*b* dell'I. R. luogotenenza del litorale, l'introduzione di *bisulci*, nell'Impero Austro-Ungarico, provenienti dall'Italia, resta vincolata — per la durata del pericolo di epizoozie — a permessi speciali da rilasciarsi dietro richiesta.

La presente disposizione è entrata in vigore dal 1° gennaio 1910.

Quanto precede si porta a conoscenza delle stazioni ad opportuna notizia ed affinchè, occorrendo, facciano presente agli speditori che, in mancanza dello speciale permesso richiesto, saranno a loro carico le conseguenze tutte derivanti dal rifiuto delle dogane Austro-Ungariche di ammettere i trasporti, di cui si tratta, all'importazione in Austria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 34. (Servizio VIII).

Nuova tariffa dei trasporti a domicilio a Biella e località del circondario.

Come da partecipazione avuta dalla Società Anonima della Strada Ferrata di Biella, a datare dal 1° maggio 1910, l'attuale tariffa pei trasporti a domicilio per le merci destinate a Biella ed alle località del circondario, viene sostituita da quella indicata nell'unito foglio, il quale annulla e sostituisce la pag. 47 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 35. (Servizio VIII).

Nuovo mod. I-443 da usarsi dalle stazioni per compilare lo elenco delle caparre-vagoni riscosse e restituite.

Gli attuali mod. I-441 (elenco delle caparre-vagoni riscosse) ed I-442 (elenco delle caparre-vagoni restituite), da utilizzarsi sino a totale esaurimento delle scorte, verranno man mano sostituiti dal nuovo mod. I-443 (foglio) che compendia le indicazioni di ambedue i suddetti moduli I-441 ed I-442.

Le stazioni dovranno elencare nella parte sinistra del nuovo mod. I-443 le caparre vagoni riscosse, in scrupoloso ordine numerico, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato. Nella parte destra poi, di fronte a ciascun deposito riscosso, esporranno il corrispondente importo restituito quando la restituzione avviene nello stesso mese contabile, lasciando in bianco, beninteso, lo spazio corrispondente ai depositi non ancora restituiti.

Nell'apposito prospetto, tracciato a tergo del mod. I-443, si dovranno elencare, sempre per ordine di data e di numero, le caparre-vagoni restituite, appartenenti a mesi anteriori a quello in corso, facendo poi degli importi delle une e delle altre un solo totale.

In conseguenza di quanto precede, l'ultimo capoverso dello art. 5 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (ordine di servizio 160-1909) deve essere così modificato:

« Per contabilizzare i depositi incassati e restituiti, cia-
« scuna gestione deve compilare mensilmente l'apposito mo-
« dello I-443 corredandolo delle quietanze ritirate mod. I-440 ».

Nell'allegato C. delle Norme suddette, debbono essere cancellati i mod. I-441 ed I-442 ed aggiunto il titolo del modello I 443.

Distribuita al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ 8,00

Anno III - N. 15.

14 Aprile 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

—

Allegato alla Circolare N. 33 1910 (Boll. N. 13). — Alla seconda colonna, correggere la parola: « *divisibili* » in: « *indivisibili* ».

Ordine di Servizio N. 69-1910 (Boll. N. 13). Alla fine del punto 2°, dopo le parole « Mod. C ed F », aggiungere: « *eventualmente rilasciate con data posteriore al 31 marzo 1910* ».

(Da sostituire agli ultimi otto capoversi dell'art. 13 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi).

Verificandosi il caso di abusi pei quali vengano riscosse delle sopratasse, gli agenti devono compilare i verbali di contravvenzione Mod. I-305, **ed allegarli, per la liquidazione del premio, alle distinte Mod. I-244 di cui all'art. 20,** nelle quali sono registrati i biglietti che vi si riferiscono.

Sul margine poi di tali distinte, di fianco ai biglietti Mod. I-204 riferentisi ad esazioni per le quali è stato compilato verbale Mod. I-305, si dovrà apporre il numero di esso, col richiamo « Verbale N. . . . . . ».

Quando invece non sia riuscito possibile agli agenti di riscuotere le sopratasse, la compilazione del verbale non dovrà essere effettuata. In tali casi, gli agenti stessi sono tenuti a riferirne subito all' Ufficio di Movimento da cui dipendono, a cura del quale, se la vertenza viene definita colla esazione delle sopratasse, sarà loro fatto compilare il relativo verbale Modulo I-305, che l' Ufficio stesso trasmetterà tosto, per gli ulteriori effetti, al Controllo prodotti di Firenze.

Quando gli abusi vengono accertati da agenti non abilitati alla emissione di biglietti Mod. I-204, anche per tali agenti sarà obbligatoria la compilazione e l'invio al Controllo prodotti di Firenze del verbale Mod. I-305, ed i medesimi dovranno quindi procurarsi, all'uopo, gli estremi del biglietto da altri emesso a regolarizzazione del trasporto.

In base ai verbali di contravvenzione Mod. I-305 rimessigli, il Controllo prodotti di Firenze procederà alla liquidazione dei premi spettanti al personale, emettendo appositi ordini di pagamento Mod. I-21, che saranno trasmessi alle Divisioni o Sezioni di Movimento dalle quali immediatamente dipendono gli agenti interessati.

Di regola la liquidazione dei premi ha luogo entro il terzo mese dopo quello in cui ebbe luogo la riscossione delle sopratasse quando non risulti pervenuto al riguardo alcun reclamo dai viaggiatori, ed a vertenza definita, quando sia stato presentato reclamo.

Delle esazioni effettuate senza applicazione di sopratasse dovrà essere compilato, *per ogni sede di versamento*, un elenco mensile, valendosi del nuovo Mod. I-306.

I biglietti relativi debbono essere registrati nell'elenco stesso in ordine cronologico, colla indicazione precisa di tutti gli elementi richiesti dallo stampato.

Detti elenchi dovranno essere inviati, **non più tardi del giorno 5 del mese successivo a quello in cui si effettuarono le esazioni,** alle Divisioni o Sezioni di Movimento, a cura delle quali , dopo le opportune verifiche, saranno liquidati i premi competenti.

Di regola, la liquidazione di tali premi ha luogo entro il terzo mese dopo quello al quale le esazioni si riferiscono.

(Da sostituire all'ultimo capoverso dell'art. 38 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi).

Per le irregolarità e gli abusi accertati nel servizio bagagli valgono le disposizioni dell'art. 13 relative al servizio viaggiatori.

(Da sostituire agli ultimi otto capoversi dell' art. 30 delle Norme per il servizio contabile del Capo stazione).

Per gli abusi che si accertano nel servizio viaggiatori e bagagli, devono compilarsi, caso per caso, i verbali sull' apposito modulo I-305, e delle esazioni suppletorie praticate per semplici irregolarità di trasporto nel servizio stesso devesi compilare a fine mese l' elenco Mod. I-306 (*Art. 13 e 38 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi*).

Per gli abusi riguardanti il servizio merci, invece, devono sempre compilarsi i verbali appositi, Mod. I-486 anche quando non debbasi effettuare esazioni di sopratasse (*Art. 37 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci*).

I verbali elevati dal *personale delle stazioni* debbono essere trasmessi al Controllo Prodotti competente a cura del Capo stazione e quelli elevati dal *personale dei treni* saranno sempre consegnati alle gestioni viaggiatori unitamente alle distinte Mod. I-244 salve le eccezioni previste dal sopracitato articolo N. 13.

In base ai suddetti verbali, i Controlli prodotti procedono alla liquidazione dei premi spettanti al personale, emettendo appositi Ordini di pagamento (Mod. I-21 per le gestioni viaggiatori e bagagli e Mod. I-17 per le gestioni merci) se l' accertamento ha dato luogo anche all' applicazione di sopratasse.

Non appena ricevuti gli ordini di pagamento, per il tramite della Divisione o Sezione di Movimento, il Capo stazione deve corrisponderne l'importo agli agenti, assumendone credito nei modi stabiliti dal precedente articolo 29 per i titoli di rimborso.

Gli ordini di pagamento quietanzati, devono essere inscritti nell' apposito quadro del Mod. I-515 e ad esso allegati.

Qualora gli agenti cui devono essere pagati i premi fossero passati ad altra residenza, i relativi ordini di pagamento devono essere subito restituiti alla Divisione o Sezione di Movimento che li ha trasmessi, indicandole per norma le località dove gli agenti furono trasferiti.

Quando poi non fosse possibile, per altri motivi, di pagare entro un mese dal ricevimento dei titoli, i premi spettanti agli agenti, gli ordini di pagamento che li riguardano, dovranno essere restituiti al Controllo prodotti emittente, unitamente all'accompagnatoria, indicandogli le ragioni per le quali il pagamento non potè essere effettuato ed informando di ciò la Divisione o Sezione di Movimento che aveva trasmesso i titoli.

Il personale non può reclamare alcun premio quando l'Amministrazione creda opportuno di abbandonare l' esazione delle sopratasse; in tal caso però l' agente che ha scoperto l' abuso riceve un compenso variabile da L. 1 a L. 20 per ogni contravvenzione regolarmente accertata e constatata, a seconda della sua importanza.

Tale compenso verrà liquidato dagli Uffici del Movimento e Traffico in seguito alle comunicazioni che loro perverranno dagli uffici che hanno disposto l'abbandono delle sopratasse.

Ordine di Servizio N. 79. (Servizio VIII)

Modificazioni alle norme di contabilità delle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1909).

Allo scopo di semplificare il lavoro inerente alle esazioni fatte a riguardo dei trasporti viaggiatori e bagagli, è stata modificata l'ultima parte dell'art. 13 delle norme per il servizio contabile delle gestioni stesse nel modo risultante dall'unito testo, il quale sostituisce gli ultimi otto capoversi dell'articolo suddetto.

In conseguenza di ciò restano modificati anche gli articoli N. 38 (ultimo capoverso) delle suddette norme e N. 30 (ultimi otto capoversi) di quelle per il servizio contabile del Capo stazione, nel modo pure risultante dall'unito testo.

Con l'attuazione delle suaccennate modificazioni, le quali andranno in vigore a partire dal 1° maggio corrente anno, verrà semplificata anche la liquidazione dei premi, epperò deve essere cura del personale dei treni e delle stazioni di osservare, nel suo interesse, strettamente le nuove disposizioni, affinchè le medesime possano avere tutto il loro effetto.

Per l'applicazione delle modificazioni in parola il personale interessato riceverà, dalla propria Divisione o Sezione di Movimento, una conveniente scorta dei nuovi elenchi mensili Mod. I-306 e poichè i biglietti emessi devono essere inscritti nei detti elenchi per ordine cronologico, la registrazione delle esazioni dovrà effettuarsi giornalmente, affinchè gli elenchi stessi siano pronti per la spedizione alla data stabilita.

Si rammenta con l'occasione che i verbali Mod. I-305 devono portare, indicato a mano, il numero progressivo e che quando l'agente dipende da una Sezione di Movimento, per norma del Controllo che deve emettere i relativi mandati di pagamento, si dovrà precisare nei verbali stessi anche detta Sezione, unitamente alla indicazione della Divisione Movimento e Traffico.

Siccome poi ogni ritardo nello invio dei Mod. I-305 ed I-306 per la liquidazione dei premi è causa di maggior spesa, inquantochè, in tale caso, occorre riprendere in esame contabilità e

documenti già passati all'archivio e far eseguire fuori di tempo lavori che diversamente sarebbero stati compiuti al momento opportuno, così si avverte, per norma, che qualora si verificassero ritardi nella produzione di tali elaborati, le Divisioni e Sezioni di Movimento, d'accordo col Controllo Prodotti di Firenze, adotteranno misure disciplinari a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 80. (SERVIZIO VI).

Uscita dei materiali dai Magazzini e depositi combustibili.

1. I materiali e gli oggetti in genere che per qualsiasi titolo vengono asportati dal recinto dei Magazzini Approvvigionamenti e che non siano inoltrati entro carri piombati in binari di stazione per essere spediti, ovvero non siano consegnati ad Uffici, Officine, Depositi locomotive che trovansi nello stesso recinto del Magazzino od abbiano diretta comunicazione col recinto del medesimo, devono essere scortati fino alla porta d'uscita con l'apposito modulo F-101 « *biglietto d'uscita dei materiali dal Magazzino* ».

In caso che sussistano più porte di uscita, sarà designata d'accordo fra gli Uffici locali interessati quella per la quale devonsi asportare i materiali scortati dal modulo F-101.

2. I materiali che a senso del punto precedente non sono scortati dal mod. F-101, devono essere a cura di un agente designato dal Capo Magazzino controllati col bono di prelievo od altro documento che ne faccia le veci, ovvero con la lettera di porto prima di chiuderli in imballaggi o nei carri, o prima di permetterne l'asportazione a cura di agenti dei Servizi destinatari.

3. Sui biglietti d'uscita F-101, da firmarsi dal Capo Magazzino, i meteriali devono essere indicati con la specie, col numero o peso ed imballaggio eventuale, per dare modo allo agente che sorveglia la porta di uscita di fare le verifiche di sua competenza.

Nei casi di molte specie di materiali, per evitare lunghe scritturazioni sul mod. F-101, basterà richiamarvi il bono di prelievo od altro documento che li specifichi di questo però a mezzo di un agente del Magazzino sarà data breve visione allo agente di sorveglianza della porta d'uscita all'atto dell'asportazione dei materiali.

Nei moduli F-101, devono evitarsi raschiature, ecc., e le eventuali correzioni devono essere confermate con firma del Capo Magazzino

4. L'agente preposto alla sorveglianza di una porta d'uscita, a qualunque Servizio appartenga, deve:

assicurarsi che i materiali che si asportano corrispondano a quelli indicati nel mod. F-101;

impedire l'uscita dei materiali nei casi di irregolarità in attesa di constatazioni da parte dei superiori che all'uopo avverte immediatamente;

firmare a tergo detti moduli e rassegnarli direttamente al Capo Magazzino, se ne dipende, ed in caso diverso al proprio superiore (Capo Officina, Capo Deposito locomotive, Capo Stazione il quale li rimetterà in busta chiusa al Capo Magazzino.

5. Le disposizioni di cui sopra sono applicabili anche ai Depositi combustibili. ed in caso di mancanza od insufficienza della cinta di chiusura devono i titolari esplicare la dovuta sorveglianza per impedire irregolari asportazioni delle materie di consumo ed attrezzi che hanno in custodia.

Ordine di Servizio N. 81. (Servizi VII e XI).

Sistemazione del segnali del posto di blocco n. 4, cabina C. di Genova P. Brignole.

Dalle ore 13 del giorno 16 aprile 1910 cessano di funzionare il segnale di I categoria del posto di blocco n. 4 (cabina C. di Genova P. B.) della linea Genova-Spezia, che comanda ai treni verso Spezia provenienti tanto dallo scalo di Terralba che da Genova B., ed il relativo segnale di avviso posto sullo

stesso albero semaforico dei segnali di protezione della stazione di Genova P. B. verso Spezia.

Il detto segnale di I categoria viene sostituito con altri due della stessa categoria, pure manovrati dalla suddetta cabina C., uno dei quali, posto nel piazzale dello scalo Terralba a m. 31 dall'accennata cabina comanda alle partenze dal medesimo scalo verso Spezia, l'altro, posto al Km. 1.358, comanda ai treni dispari della linea Genova-Spezia.

Il segnale d'avviso di quest'ultimo viene accoppiato all'ala inferiore del semaforo, a due ordini di ali, di partenza dalla stazione di Genova P. B. verso Terralba e Spezia.

Il presente ordine di servizio modifica l'ordine di servizio n. 2-1905 della ex Direzione del compartimento Nord.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 41, 44, 45, 46 del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 82. (Servizio VIII).

Tariffa locale n. 220. P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 20-1910)

Col 1° maggio 1910 la tariffa locale N. 220 P. V. viene estesa ai trasporti *di barbabietole in natura* in destinazione delle stazioni di Padova e di Battaglia ed a quelli di *zucchero greggio* e *melasso* e di *zucchero comune,* in partenza dalle stazioni medesime.

Pertanto, nelle intestazioni delle serie A, B^a), B^b), C^a) e C^b) della tariffa locale predetta devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni, coi richiami (5) nella serie A, (12) nella serie B e (13) nella serie C alle seguenti note da riportarsi a piè dei prospetti delle serie medesime.

(5) Per le spedizioni destinate al zuccherificio di Pontelongo.

(12) e (13) Per le spedizioni provenienti dalla fabbrica di zucchero e raffineria di Pontelongo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 83. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

In aumento alle serie dei biglietti d'abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Novara, è stata aggiunta la serie VII a partire dal 3 aprile 1910.

Corrispondente annotazione deve quindi essere apportata nell'allegato B all'Ordine di servizio N. 55-1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 84. (SERVIZIO VII e X).

Incroci e precedenze sulle linee esercitate col blocco elettro-maccanico.

(Vedi art. 23 del Regolamento per la circolazione dei treni)

In relazione al disposto dell'art. 23, capoverso 3, del Regolamento per la circolazione dei treni, si ammette che nelle stazioni delle linee esercitate col blocco elettro-meccanico quando i segnali sono collegati ai deviatoi, per effettuare gli incroci e le precedenze senza fermare il treno che arriva per ultimo, non sia necessario ricorrere alla prescrizione del libero transito; si provvederà invece facendo trovare in tempo opportuno a via libera il segnale di avviso e quello corrispondente di partenza.

Tale facoltà, è beninteso, subordinata al regolare funzionamento degli apparati di collegamento e dei segnali del blocco.

Le stazioni che si trovano nelle sopradette condizioni verranno indicate in apposita annotazione sul foglio-orario della linea rispettiva ed il treno dovrà transitare nella stazione con precauzione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 11, 30 e 33.

Circolare N. 36. (Servizio VIII).

Trasporti di pellicole per cinematografo.

(V. Circolare N. 258-1908)

Con riferimento alla circolare N. 258/1908, si avverte che non tutte le pellicole per cinematografo sono di celluloide, essendo alcune di esse composte di colla di pesce. Queste non sono infiammabili e quindi, le relative spedizioni non vanno soggette alle disposizioni speciali dell'Allegato 9 alle Tariffe.

Per norma delle stazioni nell'accettazione dei trasporti, si fa presente che le pellicole di celluloide sono di colore giallognolo, bruciano rapidamente con fiamma brillante, spandendo odore di canfora, e sono insolubili in acqua bollente. Le altre, invece, sono di colore di colla di pesce, bruciano lentamente spegnendosi non appena sottratte all'azione del calore e danno spiccato odore caratteristico di corno bruciato; sono, infine, solubilissime in acqua bollente.

Le stazioni devono esigere che i mittenti dichiarino sui documenti di trasporto se le pellicole sieno o no di celluloide e, in caso di dubbi circa la precisa natura della merce, debbono invitare gli speditori a provare, in base alle suindicate caratteristiche, che le pellicole da essi presentate pel trasporto non sono di celluloide.

In relazione poi a quanto è ammesso dall' art. 43 delle Tariffe, i « *campioni* » delle pellicole di colla di pesce possono pure essere accettati al trasporto come bagaglio, sotto l'osservanza delle norme e subordinatamente alle condizioni stabilite per i campioni dell'articolo stesso.

Si fa noto, per ultimo, che le pellicole di colla di pesce, per ora risultano spedite in Italia dalla Ditta Giuseppe Menotti Sacco.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 1.V (Servizio VII).

Cessazione del riscaldamento treno viaggiatori e versamento degli scaldapiedi a magazzino.

Si rammenta che, a tenore dell'articolo 16 delle Norme sul riscaldameuto dei treni viaggiatori, si debbono ritirare dalla circolazione al termine della stagione invernale e quindi versare a Magazzino tutti gli scaldapiedi, perchè siano eseguite accurate verifiche e fatte le occorrenti riparazioni. In conseguenza dopo il 15 aprile 1910 le stazioni del Continente, che tengono scaldapiedi o alle quali ne pervenissero successivamente, debbono spedirli alla più vicina delle stazioni di Torino P. N., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze S. M. N., Napoli Centrale, Foggia; le stazioni della Sicilia a quella di Palermo; accompagnando ciascuna spedizione con bollettino mod. G 155, il cui tagliando deve essere trasmesso col prescritto elenco mod. G 65, alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica di Bologna.

Le precitate stazioni di Torino P. N., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze S. M. N., Napoli, Foggia e Palermo debbono inviare nel modo suindicato, alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica i bollettini mod. G 155, e versare al locale Magazzino Approvvigionamenti gli scaldapiedi loro pervenuti e quelli che esse avranno in rimanenza dopo la cessazione del riscaldamendo, facendo uso all'uopo della Nota di accompagnamento mod. F 27, su cui praticheranno l'annotazione « *Per cessazione riscaldamento treni e per verifica* ». Il tagliando ricevuta, di detto modulo F 27, debitamente firmato dal Magazzino ricevente è pure trasmesso alla precitata Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica, allegato all'Elenco mod. G 65.

È fatto obbligo ai Magazzini Approvvigionamenti interessati di consegnare nel più breve termine, alle locali officine,

tutti gli scaldapiedi, come sopra ricevuti, accompagnati col prescritto mod. L 369 e di riferire il più sollecitamente possibile alla suddetta Gestione, quanti degli scaldapiedi stessi saranno stati dalle officine riconosciuti in buono stato; quanti da ripararsi, e quanti inservibili, da sostituire; e ciò perchè la Gestione stessa possa provvedere in tempo utile alle ulteriori pratiche di sua competenza.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 7, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ **8,00**

ANNO III - N. 16.

21 APRILE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Roma, aprile 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N 85. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 129-1903 dell'ex Rete Adriatica, ed Istruzione N. 59-1903) dell'ex Rete Mediterranea).

A far luogo dal 1° maggio 1910, la stazione di *Tresivio*, della linea Sondrio-Tirano, viene ammessa al servizio cumulativo per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Conseguentemente, nel fascicolo « Norme di servizio cumulativo con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (ediz. 1° luglio 1902) » debbono farsi, nelle relative caselle, le seguenti aggiunte:

— Stazioni: Tresivio.

— Amministrazione e linea alle quali appartengono: Sondrio-Tirano.

— Transiti: Sondrio.

— Distanza: Km. 5.

— Tariffa differenziale *B*; 1ª classe 0.40; 2ª classe 0.25; 3ª classe 0.20.

— Tariffa speciale per operai in comitiva: 3ª classe 0.15.

— Tariffa militare: 1ª classe 0.15; 2ª classe 0.15; 3ª cl. 0.10.

— Bagagli: L. 1.13.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 86. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 71-1910)

Per le seguenti stazioni, aggiunte nella tariffa eccezionale N. 1 P. V. (a mezzo del 21° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, entrato in vigore col 1° aprile 1910) l'indicazione

dei transiti deve essere rettificata ed esposta come è indicato qui appresso, lasciando inalterato l'ordine in cui sono stampati i prezzi relativi:

Seriate { Chiasso / Iselle

Sondrio { Chiasso / Iselle

Ventimiglia stazione { Chiasso / Pino / Iselle

Il prezzo, poi, per la relazione Rogoredo-Pino, da « 0,76 » va rettificato in « 0.75 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 87. (Servizio VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 77-1910).

Il prezzo di 2,39, contenuto a pagina 268 della tariffa italo-austro-ungarica (edizione 1° agosto 1904) per la classe A della relazione Kufstein (S. B.) - Peri transito, deve essere corretto in 2,40.

Contemporaneamente debbono essere annullati nelle pagine 265, 267, 269, 271, 273, 275 e 277 tutti i prezzi nelle stesse previsti per le tariffe eccezionali N. 4, 8a, 8b, 10a e 10b.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 88. (Servizio VIII).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2-1910)

Nel gruppo 1° della categoria 13ª dell'Allegato N. 9 alle tariffe deve essere aggiunto l'esplosivo « Präposit ».

Uguale aggiunta deve essere fatta nella nomenclatura e classificazione della piccola velocità, col rimando all'Allegato e alla categoria predetti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 89. (Servizio VIII).

Abbonamenti degli impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, degli operai degli stabilimenti militari, nonchè delle famiglie degli ufficiali e dei militari di truppa.

Si avverte che, d'ora innanzi, gli impiegati dello Stato che intendono chiedere biglietti d'abbonamento speciale di cui l'allegato 6-*C* alle Tariffe, debbono pagare preventivamente, alle stazioni nelle quali desiderano ritirarli, l'importo del diritto fisso (L. 1.00).

Le stazioni pertanto alle quali vengono fatti tali versamenti, debbono rilasciare corrispondente ricevuta sul mod. I-304 e, per la contabilizzazione di tali somme, debbono attenersi a quanto è disposto dal punto 2° dell'art. 8 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Ordine di Servizio N. 90. (Servizio VI).

Somministrazioni delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 221-1908).

In seguito alla soppressione dell'Ufficio Approvvigionamenti di Firenze (Ordine di Servizio N. 301-1909) l'ultima parte dello articolo 2 (alinea 5° e seguenti) dell'Ordine di Servizio 221-1908 vieno annullato, e sostituito dal seguente articolo:

« 2*bis*. **Combustibili per riscaldamento** ».

a) Alle Stazioni, ai Depositi ed agli Uffici compartimentali

si somministrano come normale combustibile di riscaldamento la legna di traverse fuori uso per camini o per stufe, la legna in fascine, il coke spurgo locomotive, ed eccezionalmente altri combustibili in relazione ai mezzi di riscaldamento posseduti.

Alle Stazioni per le quali è stabilito un assegno di piccola quantità di legna di traverse fuori uso (circa 60 quintali per tutta la stagione invernale) si somministrano a cura della Sezione di Mantenimento, traverse intere fuori uso, lasciando alle stazioni stesse di farle ridurre in pezzi convenienti mediante segatura e spaccatura con l'opera dei propri manovali e servendosi degli attrezzi di cui sono provvisti.

Alle altre Stazioni, ai Depositi ed agli Uffici compartimentali, la legna di traverse fuori uso, viene somministrata a cura dei Magazzini Approvvigionamenti direttamente o per mezzo dei Depositi Combustibili autonomi.

b) Entro il mese di marzo tutte le Stazioni e gli Uffici devono proporre alla sede superiore l'assegno dei combustibili occorrenti per la prossima stagione invernale.

Nel mese di aprile le Divisioni compartimentali debbono rimetterre al Servizio Centrale VI gli elenchi di assegno dei dipendenti Uffici, Depositi e Stazioni; però le Divisioni del Movimento debbono trasmettere direttamente a quelle del Mantenimento gli assegni delle traverse intere da somministrarsi alle Stazioni come sopra è stabilito Al Servizio VI entro aprile, gli altri Servizi trasmettono analoghi elenchi d' assegno pei propri Uffici.

c) Entro giugno ciascuna Divisione di Mantenimento deve comunicare al Servizio Centrale VI:

— il quantitativo delle traverse che le dipendenti Sezioni prevedono poter disporre fino al prossimo febbraio;

— i consumi prevedibili per un anno nel proprio Compartimento (in base agli elementi dell'anno precedente) sia per versamenti ai Depositi Combustibili compresi nel Compartimento, sia per somministrazioni alle Stazioni di traverse intere per riscaldamento, sia per vendite al personale.

In conseguenza ciascuna Divisione deve determinare le prevedibili quantità di traverse fuori uso eccedenti pel Compartimento ovvero deficienti, affinchè il Servizio Centrale VI possa disporre i necessari spostamenti di scorte di traverse

fuori uso da un Compartimento all'altro ed adottare ulteriori provvedimenti per le definitive eccedenze su tutta la Rete.

Nel mese di dicembre le Divisioni di Mantenimento debbono esaminare nuovamente la situazione delle traverse fuori uso e segnalare al Servizio Centrale VI le eccedenze o deficienze che prevedono pel prossimo semestre.

Circolare N. 37. (SERVIZIO VIII).

Aggiunta al Prontuario-tariffe pei trasporti a domicilio.

Alla pag. 18 del « Prontuario-tariffe pei trasporti a domicilio », dopo il nome della stazione di Feltre, aggiungere l'indicazione dei due asterischi (**).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 5.V (SERVIZIO VII).

Attivazione dell'Orario Generale 1° maggio 1910.

1. Principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori.

Roma-Torino. — Il treno diretto 8 pur mantenendo invariata la partenza da Roma anticiperà l'arrivo a Torino alle 15.20. Con questa modificazione e con la posticipazione del diretto 10, in partenza da Torino, fissata pel 1° giugno p. v. resterà stabilita una nuova comunicazione diretta da Roma a Parigi.

Alessandria-Genova. — Si trasformano in accelerati i diretti 10 e 13, quest'ultimo prolungato da Novi a Genova, per renderlo indipendente dal diretto 67.

L'accelerato 184 anzichè da Novi, avrà origine da Genova, in sostituzione del diretto 64, che viene anticipato.

Si sopprimono i treni 2020 e 2023 fra Novi e Genova, e si anticipa il 2023 da Alessandria a Novi.

Torino-Savona. — I treni 1121 e 143 si fondono in un nuovo treno in partenza da Torino alle 5.50, e si istituisce un nuovo diretto con partenza da Torino alle 16.15.

L'accelerato 1127 si anticipa di 1 ora e 25' in partenza da Torino e l'omnibus 2141 Bra-Ceva, si posticipa di circa 3 ore.

Cuneo-Alba. — I treni trisettimanali 2186 e 2187 si rendono giornalieri fra Alba e Bra e si istituisce un treno Cavallermaggiore-Bra, in partenza alle 17.50 da Cavallermaggiore, in coincidenza col treno 2116 da Cuneo. Ritardasi di 4 ore in partenza da Cuneo il treno bisettimanale 2114, prolungandolo da Savigliano a Cavallermaggiore e Bra.

Alessandria-Luino. — Il treno 1262 pur prendendo sempre ad Alessandria la coincidenza col diretto 4 da Genova ed a Novara quella con l'accelerato 1041 da Torino, giungerà a Luino alle 8.53 con immediata prosecuzione pel Gottardo.

Alessandria-Casale. — Si istituisce un nuovo treno in partenza da Alessandria alle 11.30, ed in arrivo a Casale alle 12.35, restando abolito l'attuale treno 2302 Valenza-Casale.

Milano-Genova. — Il diretto 64 partirà da Genova alle 6.5 ed arriverà a Milano alle 9.15.

Si istituisce da Novi a Milano l'accelerato 1374, in continuazione del 184 proveniente da Genova. Viene prolungato da Pavia a Novi il treno 4423, (nuovo 1373).

Il treno 67, anticipato di 35' in partenza da Milano è convertito in accelerato da Milano a Pavia. I treni 4427 e 4428 (Milano-Voghera) rimangono soppressi.

Milano-Domodossola. — Il treno 259 si trasforma in direttissimo, con partenza da Domodossola alle 22.12 ed arrivo a Milano alle 0.20. Esso sarà in coincidenza a Domodossola con un treno celere in partenza da Parigi alle ore 8.20.

Il treno 4355 avrà origine da Domodossola, con partenza alle 19.28 (nuovo) 1309) e l'attuale 1307 sarà invece limitato al tronco Arona-Milano (nuovo 4355).

Il diretto 255 si trasformerà in accelerato da Domodossola ad Arona. Si prolungherà da Arona a Domodossola il 4354 (nuovo 1310), limitando in cambio ad Arona il 1312 (nuovo 4354).

Milano-Venezia. — Il treno 1425 viene anticipato di 40' in partenza da Milano e fatto arrivare a Verona in precedenza al direttissimo 81. Si accelera la marcia del diretto 85, sopprimendogli le fermate intermedie fra Milano e Brescia, che vengono assegnate al nuovo diretto 95, viaggiante in immediata precedenza.

Cremona-Treviglio-Milano. — I treni 1455 e 1456 della linea Treviglio-Cremona (nuovi 381 e 382) vengono prolungati fino a Milano e resi continuativi.

Mantova-Cremona-Milano. — Un treno diretto, 372, partirà da Mantova alle 7.5 per essere a Milano alle 10.18. Un altro treno (diretto da Milano a Codogno), 371, partirà da Milano alle 17.35, per essere a Mantova alle 21.5. Si sopprimono i treni 2781 (Codogno-Piadena), 2774 (Piadena-Cremona) e 2780 (Cremona-Codogno).

I treni 2784 (Mantova-Cremona) e 4604 (Cremona-Codogno) vengono fusi in un solo treno, in partenza da Mantova alle 20.3 ed in arrivo a Codogno alle 22.42.

Viene istituito il servizio viaggiatori col treno merci serale 5984 da Piadena a Cremona.

Milano-Bologna. — Sarà prolungato fino a Milano il treno 2880 (nuovo 1592). Verrà anticipato di un'ora e mezza, in partenza da Milano, il treno accelerato 1589, e posticipato di circa 40' l'accelerato 1588.

Il diretto 25 sarà anticipato di 25 minuti.

Si ripristinano i direttissimi 37 e 38 fra Milano ed Ancona per il periodo 1° luglio tutto settembre, con anticipazione del 37.

Treviso-Belluno. — Si posticipa di un'ora e 20' il treno accelerato 1561 Belluno-Treviso e si anticipa di un'ora il 2736 Treviso-Belluno.

Montebelluna-Camposampiero-Padova. — Si prolungano i treni 2738 e 2739 della linea Camposampiero-Montebelluna fino a Padova, rendendoli indipendenti dai treni della linea Padova-Bassano.

Firenze-Livorno. — Si trasformano in diretti gli accelerati 1644 e 1650 (nuovi 542 e 546) ed in accelerato il diretto 542 (nuovo 1644) istituendo le nuove coppie di treni locali 4735 e 4748 fra Firenze ed Empoli, e 4743, 4744, 4745 e 4746 fra Pisa e Pontedera.

Pisa-Viareggio. — Si istituisce una coppia di treni locali (4715 e 4716) fra Pisa e Viareggio, in immediata coincidenza coi treni 546 e 547 da e per Firenze.

Pisa-Roma. — Si accelera il treno 1683 Pisa-Roma, anticipandone di 1 ora e 20' l'arrivo a Roma.

Viene soppresso il misto 5023 Civitavecchia-Roma, e sostituito dall'omnibus 3033, in partenza da Civitavecchia alle 16.30.

Firenze-Perugia-Roma. — I treni diretti trisettimanali 571 e 572 Firenze-Perugia-Roma vengono soppressi fra Firenze e Perugia e limitati fra Perugia e Roma. Essi si effettueranno tutti i giorni escluse le domeniche. Il 572 partirà da Roma alle 8.25 ed il 571 partirà da Perugia alle 19.50.

Il treno 3238 viene soppresso da Foligno a Perugia, ed invece viene istituito il treno locale 3242 in partenza da Foligno alle 19.58.

Il treno 3237 viene limitato a Perugia, prolungando invece fino a Foligno il treno 3239. I treni 3233 (Terontola-Perugia) e 3243 (Perugia-Foligno) vengono fusi in un unico treno 3233 Terontola-Foligno, con partenza da Terontola alle 3.2, ed arrivo a Foligno alle 5.25.

Viene istituito il nuovo treno locale 3243, in partenza da Terontola alle 19.57 ed in arrivo a Perugia alle 21.16.

Roma-Ancona-Rimini-Ferrara. — Attuazione dei nuovi treni diretti trisettimanali 581 e 582 fra Ferrara e Foligno, per

la via di Ravenna-Rimini in coincidenza a Ferrara coi direttissimi 43 e 42 e loro riunione a Foligno coi diretti 571 e 572 Perugia-Roma.

Posticipazione di circa 2 ore del treno accelerato 1743 Ancona-Orte, con partenza da Ancona alle 11.30 ed arrivo a Roma alle 20.10.

Posticipazione ed acceleramento del treno 1746 Roma-Ancona, con partenza da Roma alle 16.10 ed arrivo ad Ancona alle 23.10. Il 1718 (Roma-Orte) viene posticipato in partenza da Roma dalle 12.50 alle 15.50.

Istituzione del treno-omnibus 3253 Foligno-Orte, con partenza da Foligno alle ore 8, ed arrivo ad Orte alle 11.25, in coincidenza col diretto 31 per Roma. Soppressione del treno 3257 Foligno-Roma.

Terni-Aquila. — Istituzione dei treni accelerati 1765 e 1766, limitatamente al periodo dal 1° luglio al 30 settembre.

Castellammare Adriatico-Roma. — Si accelera il treno 615 posticipandone la partenza da Castellammare Ad. dalle 16.50 alle 17.30, e rendendolo diretto anche pel tratto Castellammare Ad.-Sulmona.

Il servizio serale locale sul tratto Castellammare Ad.-Sulmona verrà coperto dall'accelerato 1779, viaggiante in precedenza al 615. Il 1775 viene posticipato di un'ora ed un quarto, ed il treno 3305 resta soppresso.

Si istituisce un nuovo treno accelerato 1774 in partenza da Tivoli alle 6.10, ed in arrivo ad Avezzano alle 8.40, limitatamente alla durata dell'orario estivo.

Ancona-Foggia. — I treni 4921 e 1835 vengono messi in prosecuzione a Castellammare, formando un solo treno accelerato 1835 da Sambenedetto a Foggia, formandone l'accelerato 1842.

La stessa cosa si fa in senso inverso coi treni 3224 e 4924.

Porto Civitanova-Fabriano. — Si attivano due treni accelerati; uno in partenza da Fabriano alle 6.5 ed in arrivo a Macerata alle 8.37 e l'altro in partenza da Macerata alle 10.22 ed in arrivo a Fabriano alle 12.56. Si sopprimono gli attuali treni misti 6528 e 6531.

Il treno 3283 fra Porto Civitanova e Macerata è sostituito dal nuovo accelerato 1755, in partenza da Porto Civitanova alle 11.47. Il 1756 è posticipato di 45' da Macerata. I treni 3283

e 1756 fra Macerata e Porto Civitanova sono sostituiti dai misti 6528 e 6529.

Il treno 3290 viene convertito in accelerato (nuovo 1758) con partenza da Fabriano alle 17.41.

Sulmona-Cajanello. — Il treno 631 viene alquanto accelerato e messo a Cajanello in coincidenza col direttissimo 105 per Napoli.

Campobasso-Isernia. — Anticipazione di circa 4 ore del treno misto 3368 e di 3 ore e 25 minuti dell'omnibus 3370 da Isernia a Campobasso, mettendo così il 3368 in coincidenza a Carpinone col diretto 631 proveniente da Sulmona.

Catania-Caltagirone. — Trasformazione in accelerati (nuovi 1991 e 1992) dei treni omnibus 3883 e 3884 della linea Catania-Caltagirone; anticipando di 2 ore circa il 3884 (nuovo 1992).

Saranno ripristinati i soliti servizi estivi alle date indicate nei singoli quadri degli orari.

II. — Esclusione viaggiatori in servizio locale.

Dalla data di attivazione dell'orario estivo viene semplificato l'attuale criterio dell'esclusione di alcuni treni dal servizio locale per determinati tratti di linea nel senso che tali esclusioni debbono riferirsi *soltanto* ai viaggiatori muniti di biglietto da qualsiasi stazione del tratto escluso per altra del tratto medesimo.

III. — Disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° maggio 1910 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 aprile non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario e prevedibile ritardo non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capotronco prima della mezzanotte.

La effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 aprile al 1° maggio e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 30 aprile saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, ed il cui orario abbia subito soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Torino-Genova. — Il diretto 222 viaggerà col vecchio orario fino a Torino.

Linea Milano-Genova. — Il diretto 73 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Milano-Domodossola. — Il direttissimo 259 del nuovo orario non avrà luogo nella notte dal 30 aprile al 1° maggio. Il diretto 258 assumerà il nuovo orario in partenza da Arona.

Linea Santhià-Arona. — Il diretto 167 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Novara-Arona. — Il diretto 188 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Milano-Sondrio. — Il treno 2494 (Milano-Lecco) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Treviglio-Bergamo. — Il treno 4507 viaggerà regolato dal nuovo orario.

Linea Venezia-Bologna. — Il direttissimo 45 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 41 assumerà il nuovo orario in partenza da Padova.

Il treno 4618 (Bologna-Rovigo) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il treno 2255 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova.

Linea Genova-Pisa. — Il diretto 7 viaggerà col vecchio orario fino a Spezia.

Linea Pisa-Roma. — Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 8 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea Milano-Bologna. — L'accelerato 1592 (vecchio 2880) non avrà luogo da Piacenza a Milano nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il diretto 545 assumerà il nuovo orario in partenza da Livorno.

Il treno 3012 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze.

Linea Terontola-Foligno. — Il treno 3232 (Foligno-Perugia) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Ancona-Roma. — Il diretto 571 non avrà luogo nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

Linea Portocivitanova-Fabriano. — Il treno 3287 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il treno 615 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Sambenedetto-Ascoli. — Il treno 4905 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Giulianova-Teramo. — Il treno 4917 viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Termoli-Benevento. — Il treno 3376 (Benevento-Campobasso) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Rocchetta-Gioia. — Il treno 4776 (Gioia-Spinazzola) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Messina-Patti-Palermo. — Il treno 1968 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata di Militello.

Le Divisioni competenti dei singoli Compartimenti prenderanno d'accordo le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del nuovo orario generale di cui al presente Ordine di Servizio.

Circolare N. 2^V (SERVIZI VII e X).

Servizi diretti coll'estero che durante l'estate 1910 devono essere effettuati con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'estate 1910 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nell'annesso prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° maggio 1910. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 75-1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizi diretti internazionali da farsi con

INDICAZIONI DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla P. L. M.				
via Modane:				
Roma-Parigi	4 e 1	Roma	ABIz 59300-59309	10
2. Servizi colla Svizzera.				
via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna . . .	255 e 256	Milano	ABI$^{CR}_{Y}$ 58616-58635	tutte
*Milano-Ginevra.	258 e 255			
Milano-Ginevra	254 e 257			
Milano-Ginevra.	256 e 251			
3. Servizi colla Svizzera.				
via Gottardo:				
Genova-Basilea	68 e 71	Genova	ABI$^{CR}_{Z}$ 59050-39057	8
Genova-Zurigo	68 e 71			
4. Servizi per oltre la Svizzera.				
via Gottardo:				
Ventimiglia - Genova - Basilea-Colonia-Amsterdam. . . .	135/74 e 63/138	Genova	ABLI$^{CR}_{Z}$ 650-661	tutte

materiale F. S. durante l'estate 1910.

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma	Firenze	Fino a nuove disposizioni questo servizio viene fatto con carrozze P. L. M.
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	
Genova P.P.	1 1	2 2	Genova PP.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	In caso di mancanza di carrozze del gruppo 59060-59057, questi servizi potranno essere effettuati con carrozze A B L I z, gruppo 650-661. Si dovrà, però, per quanto è possibile, evitare di mettere nello stesso treno due carrozze del gruppo 650-661.
Ventimiglia	1	4	Ventimiglia	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	Le carrozze del gruppo controindicato possono essere utilizzate in caso di bisogno, anche pei servizi Genova-Basilea e Genova-Zurigo.

INDICAZIONI DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
5. Servizi Italo-Austro-Germanici.				
via Ala:				
Firenze-Monaco-Berlino . . .	32/402 405/29/1591	Firenze	ABI^{cr}_{z} 59068-59085.	18
Firenze-Monaco-Berlino . . .	23/404 e 403/23			
6. Servizi Italo-Austriaci.				
via Pontebba:				
Roma-Vienna	24/44/174 e 171/41/31	Roma	ABI^{cr}_{y} 58637-58642, 58645, 58647 - 58649, 58652.	11
Roma-Vienna	91/174 e 171/1436	Milano	ABI^{cr}_{y} 58636, 58643, 58844, 58646, 58650, 58651, 58653-58655.	9
7. Servizi Italo-Austriaci.				
via Cormons e Cervignano:				
Venezia-Portogruaro-Trieste .	436 e 433	Venezia	ABI^{vcr}_{y} 58600-58615 AB^{vcr} 55048-55056 C^{vcr} 32631-32636 CT^{vcr} 43050-43069 DUT^{vcr} 94421-94426 D^{vc} 80059-80068	16 8 6 20 6 10
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 331			
Udine-Cormons-Trieste . . .	418 e 317			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2724 e 2725			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2727 e 1722			
Udine-Cormons-Trieste . .	2723 e 2726			
Venezia-Portogruaro-Cervignano	436 e 433			

N.B. Sono inoltre atte a questi Servizi le carrozze B 25005, 25013, 25020, e 25021, aventi pure residenza

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Firenze SMN.	1	4	Firenze	Firenze	
	1	4			
Roma T.ni	1	4	Roma T.ni	Firenze	
Milano C.	1	3	Milano C.	Firenze	
Venezia	5 (2 ABI, 2 CT, 1 DUT).	—	Venezia e Udine	Verona	Delle 16 carrozze ABI $^{VCR}_{Y}$ e 20 CT ^{VCR} devesi tenerne una di scorta ad Udine e tutte le altre a Venezia
	5 (2 ABI, 2 CT, 1 DUT).	—			
	4 (1 ABI, 2 CT, 1 DUT).	—			
	5 (2 AB, 2 C, 1 D).	—			
	1 D.	—			
	1 D.	—			
	1 DUT.	—			

* Venezia; da usarsi però solo per eventuali aumenti di composizione dei treni.

ANNO III - N. 17.

28 APRILE 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata limitata:***

Per memoria.

Roma, aprile 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

D. M. *di nomina nel Consiglio Generale del Traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lettera *g*), 64 e 75 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Decreta:

In sostituzione del sig. comm. Raffaele De Cesare, nominato Senatore del Regno, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico l'on. dott. Eugenio Maresca, ex deputato al Parlamento.

Roma, addì 20 aprile 1910.

Il Ministro: E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 91. (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Orbetello-Albegna.

Con l'orario generale del 1° maggio 1910 verrà attivato anche il doppio binario sul tratto Orbetello-Albegna della linea Pisa-Roma e pertanto il servizio a doppio binario su detta linea verrà esteso all'intero tratto Roma-Albegna.

Il segnale a disco di 2ª categoria delle stazioni di Orbetello, verso Albegna, e quello di Albegna, verso Orbetello, saranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo senza variarne la distanza dall'asse del rispettivo F. V.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 92. (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Torreberetti-Mortara

Con l'orario generale del 1° maggio 1910 verrà attivato anche il doppio binario sul tratto Torreberetti-Mortara della linea Alessandria-Arona, e pertanto il servizio a doppio binario su detta linea sarà esteso all' intero tratto Alessandria-Vignale.

Il segnale a disco di 2ª categoria della stazione di Sartirana, verso Valle, verrà spostato da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo senza variarne la distanza dall'asse del F. V.

La stazione di Sartirana e quella di Olevano sono provviste di due binari per le precedenze dei treni nei due sensi, della capacità di 72 veicoli quello pei treni dispari in stazione di Sartirana e di 69 veicoli ciascuno degli altri tre.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 93. (SERVIZIO XI).

Istruzioni sugli Armamenti dei binari e sui Congegni fissi.

A cura del Servizio centrale XI è stata pubblicata la 2ª parte delle « *Istruzioni sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi* ».

I Servizi centrali, le divisioni del Mantenimento, le sezioni e gli altri uffici interessati sono stati già invitati direttamente a trasmettere le richieste delle copie occorrenti, allo stesso Servizio XI.

Ordine di Servizio N. 94. (SERVIZIO I).

Scioglimento dell'Ufficio Segretariato linee ex Meridionali di Firenze.

L'Ufficio Segretariato linee ex Meridionali di Firenze, di cui all'ordine generale N. 17 del 1906, s'intende sciolto a partire dal 1° maggio 1910.

A partire da tale data le pratiche di competenza di detto Ufficio saranno trattate dalla Ragioneria ex Meridionali (Stralcio) via Pinti 97-Firenze, alla quale dovrà essere indirizzata la relativa corrispondenza.

Alla detta Ragioneria ex Meridionali (Stralcio) è anche provvisoriamente affidato il rilascio dei biglietti per servizio e per congedo al personale dipendente, al personale della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, e ai pensionati, famiglie di pensionati, vedove ed orfani di agenti, ai quali il rilascio dei biglietti, in conformità delle concessioni in vigore, è attualmente fatto dal Segretariato ex linee Meridionali.

Ordine di Servizio N. 95. (Servizio I).

Ordinamento del Servizio Centrale della Trazione, Materiale Rotabile ed Officine.

(Vedi Appendice all'Ordine Generale N. 18-1908).

In relazione alla riserva contenuta nell'ultimo punto della Appendice all'Ordine Generale N. 18-1908 (pubblicata nel Bollettino Ufficiale N. 6 del 10 febbraio 1910), si avverte che le modificazioni di cui è cenno nell'appendice stessa, saranno attuate a datare dal 1° maggio 1910.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi **anticipatamente**, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa **Compartimentale**:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ **8,00**

Anno III - N. 18. 5 Maggio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Roma, maggio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del Traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lettera *c*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sulla designazione del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

In sostituzione del Sig. Comm. Icilio CALVORI, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il signor Comm. Ing. Luigi BARZANÒ, Capo Compartimento in aspettativa.

Roma, addì 1° maggio 1910.

Il Ministro: E. SACCHI.

APPENDICE N. 4
AL REGOLAMENTO SUL VESTIARIO-UNIFORME E SU OGGETTI DI USO PERSONALE

Nell'art. 3.

Al 2° e 3° alinea si sostituisce il seguente:

Gli agenti che vestono la giubba d'uniforme debbono portare il colletto dritto con o senza cravatta bianca o nera, od in luogo del colletto la sola cravatta bianca uso militare; gli agenti che indossassero il soprabito (stiffelius) dovranno portare camicia e colletto bianchi con cravatta bianca o nera.

All'ultimo alinea si sostituisce il seguente:

E' data facoltà di lasciare aperta la giacca qualora si indossi il panciotto di prescrizione, però la giubba deve essere sempre interamente abbottonata.

L'art. 6

Viene modificato come segue:

Art. 6. — Tutti gli agenti stabili od in prova obbligati a vestire l'uniforme sono considerati quali compartecipanti alla massa vestiario e per ciascuno di essi è istituito apposito conto individuale.

Possono essere esonerati dalla compartecipazione alla massa vestiario gli agenti che per l'annessa tabella *A* hanno obbligo di portare il solo berretto, oppure, oltre a questo, la giubba di fustagno, o il camiciotto ed i pantaloni di cotone mistono.

L'esonero di cui sopra è accordato alla condizione che gli agenti rinunzino definitivamente al prelievo degli oggetti facoltativi di vestiario concesso loro dall'annessa tabella *B*.

Nell'art. 8

Al 2° alinea si sostituisce il seguente:

Alle seguenti categorie di agenti l'Amministrazione concede ogni due anni un vestito completo d'incerato o di tela idrofuga contribuendo nella spesa in ragione:

di $^3/_4$ per i macchinisti e fuochisti delle locomotive;

di $^1/_2$ per gli agenti addetti alle manovre, ai deviatoi, alle lampisterie, alla vigilanza notturna delle stazioni, alla untura dei veicoli, nonchè ai sorveglianti ed operai del telegrafo, ai verificatori, ai capi squadra guardiani di officina, ai guardiani di officina ed agli agenti addetti al servizio di illuminazione (elettrica, a gas od a petrolio) nelle aree scoperte delle stazioni.

Nell'art. 8

Viene aggiunto il seguente sesto alinea:

Agli agenti del Mantenimento obbligati a manipolare le traverse iniettate l'Amministrazione concede gratuitamente, ogni anno un camiciotto lungo (cat. 31ª) di cotone mistone.

Nell'art. 12

Al 5° alinea si sostituisce il seguente:

Agli agenti che per l'art. 6 sono esonerati dal fondo di garanzia vengono in una sola volta trattenuti sulle loro competenze gli importi degli oggetti di vestiario obbligatorio, nonchè quelli delle camiciole di lana a maglia e del vestito d'incerato o di tela idrofuga che loro fossero stati somministrati.

Alla tabella *B* pag. 29-31 aggiungere la concessione del cappotto impermeabile cat. 29 e 29 *bis*, senza contributo dell'Amministrazione e con la durata minima di 36 mesi, ai capi squadra manovali ed ai manovali, purchè addetti alla pulizia delle carrozze.

Alla tabella *C* (pag. 57) apportare la modificazione che ai *controllori viaggianti* in luogo dei berretti cat. 41 e 42 vengono assegnati i seguenti:

Berretto di panno nero con un galloncino a serpentina, in oro, e con trofeo ricamato in oro, costituito da monogramma grande F S senza palme sormontato da piccola ruota alata; cat. 40, prezzo L. 3.97;

Berretto di seta nera c. s. — Categ. 40 *bis* prezzo L. 4.52.

Alla tabella *E* (pag. 69) vengono fatte le seguenti aggiunte:

Vestaglie di tela bianca pel personale sanitario che presta servizio negli ambulatori e nelle camere di medicazione;

Vestaglie di zanella nera per gli operai delle officine di riparazione dei tachimetri;

Grembiali di lana per gli agenti addetti al servizio di carica degli accumulatori elettrici.

Nell'appendice N. 3 al Regolamento.

A parziale modificazione del punto 6° rendesi obbligatorio l'uso del cappotto per tutti i capi squadra manovali addetti alla sorveglianza dei manovali pulitori.

Parte II del Regolamento - Oggetti di uso personale.

Uso obbligatorio dei lenzuoli nei dormitori del personale.

Art. 21.

Nei dormitori il personale di macchina e dei treni farà uso obbligatorio di lenzuoli a sacco, i quali verranno somministrati dall'Amministrazione a ciascun agente in conto massa vestiario col contributo del 50 % da parte dell'Amministrazione stessa tanto per prima dotazione (costituita da 2 lenzuoli) come per successivi ricambi.

Art. 22.

Pel trasporto di un lenzuolo verrà somministrata a ciascun agente una custodia di tela gratuitamente per la prima dotazione, e col contributo del 50% per i successivi ricambi.

Art. 23.

La pulizia e la manutenzione dei lenzuoli e delle custodie relative sono interamente a carico dell'agente.

Art. 24.

La durata minima di un lenzuolo e di una custodia di tela, viene stabilita rispettivamente in anni 3 e 2; nessun contributo concede l'Amministrazione per gli anticipati ricambi.

Art. 25.

Quegli agenti che usufruendo del dormitorio fossero sprovvisti di lenzuolo faranno uso di lenzuoli dell'Amministrazione contro pagamento di centesimi 30 per volta.

Art. 26.

Le disposizioni degli articoli 21-25 sono applicabili anche agli agenti abilitati alle funzioni di fuochista o di frenatore ed ai manuali delle squadre fisse trasbordatori, che a giudizio del competente Servizio, vengono con frequenza utilizzati in servizio ai treni.

Art. 27.

I Servizi VII e X sono autorizzati ad esonerare dalla trattenuta della tassa di cent. 30, di cui l'art. 23, gli agenti avventizi adibiti eccezionalmente al servizio dei treni, specie pel trasbordo merci.

Art. 28.

Il provvedimento di cui alla Parte II del Regolamento (art. 21 a 28) verrà attuato gradatamente nei vari Compartimenti.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 7 aprile 1910.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla casa cantoniera di Fontanafredda.

CASA cantoniera	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce i biglietti	SPECIE dei biglietti	PREZZI			STAZIONE incaricata della scritturazione e versamento
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Fontanafredda	Venezia-Pontebba-Cormons	Pordenone . .	Di corsa semplice	0.90	0.65	0.45	Sacile
		Casarsa . . .	»	2.75	1.95	1.30	
		Codroipo . .	»	3.90	2.75	1.80	
		Udine . . .	»	6.55	4.60	3.00	
		Sacile . . .	»	0.90	0.65	0.45	
		Pianzano . .	»	2 05	1.45	0.95	
		Conegliano .	»	2.95	2.10	1.40	
		Treviso . . .	»	6.10	4.30	2.80	
		Mestre . . .	»	8.45	5.90	3.85	
		Venezia . . .	»	9.45	6.65	4.30	
		Conegliano .	Andata e ritorno	4.40	3.10	2.05	
		Treviso . . .	»	9.00	6.30	4.10	
		Sacile . . .	»	1.30	0.95	0.60	
		Pordenone . .	»	1.30	0.95	0.60	

N.B. — Nei prezzi sopraindicati è compresa la tassa di bollo di centesimi 5.

Distanze dalla casa cantoniera di Fontanafredda alle seguenti stazioni:

Stazioni	Distanze in chilometri	Stazioni	Distanze in chilometri
Venezia S. L. e Marittima .	81	Udine	56
Mestre	72	Reana del Roiale	66
Zellarino	70	S. Pelagio	68
Marocco	67	Tricesimo	71
Mogliano	63	Tarcento	75
Campocroce	62	Magnano Artegna	79
Preganziol	59	Gemona Ospedaletto . . .	85
S. Trovaso	57	Venzone	92
Treviso	52	Stazione per la Carnia . .	97
Lancenigo	45	Moggio	102
Spresiano	38	Resiutta	105
Susegana	32	Chiusaforte	113
Conegliano	25	Dogna	118
Pianzano	17	Pontebba Stazione	125
Orsago	13	Pontebba confine	125
Sacile	7	Buttrio	65
Pordenone	7	Manzano	70
Casarsa	23	S. Giovanni Manzano . .	72
Codroipo	33	Cormons Stazione e Confine	75
Fasian Schiavonesco . . .	45		

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908), si dovranno praticare le sottoindicate modificazioni:

A pagina 40 fra Follonica e Fontana Liri, inserire:

Fontanafredda (casa cantoniera)	Venezia-Pontebba-Cormons	Venezia (Sezione Venezia)	Udine	50	V (6)	B (6)

A pag. 129, nella tabella 59, fra le stazioni di Sacile e di Pordenone, inserire il nome della casa cantoniera di Fontanafredda con le distanze risultanti dal prospetto allegato *B*.

A pagina 226, fra Follonica e Fontana Liri, inserire:

Fontanafredda (casa cantoniera)	79-107-141-29-15	1288	1302

Allegato alla Circolare N. 38-1910.

Modificazioni da apportarsi alle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza

AMMINISTRAZIONI E LINEE	Indicazioni risultanti attualmente per le stazioni sottoindicate	Modificazioni da apportarsi
	Servizi cumulativi.	
(Società Veneta) Linea Udine Portogruaro	Fossalta	Fossalta di Portogruaro
Ferrovia Verona-Caprino-Garda	S. Ambrogio Val Policella	S. Ambrogio
Idem	Sega	Sega di Cavajon
Società di Navigazione a vapore sul Lago d'Iseo	Marone	Marone Lago
Idem	Sale Marasino	Sale Marasino Lago
Idem	Sulzano	Sulzano Lago
Idem	Pisogne	Pisogne Lago
	Servizi di corrispondenza.	
(Società Veneta) Tramvia Padova-Conselve-Bagnoli	Maserà	Maserà di Padova
Idem	Padova S. Sofia (abilitata ai trasporti veicoli e bestiame	Depennare l'indicazione relativa ai trasporti veicoli e bestiame.
(Societa Veneta) Tramvia Udine-S. Daniele	Ceresetto	Ceresetto S. Margherita
Idem	Fagagna (distanza da Udine km. 19)	Rettificare la distanza in km 18.
Idem	Torreano (distanza da Udine km. 10)	Rettificare la distanza in km. 11

Ordine Generale N. 4. (SERVIZIO VI).

Modificazioni ed aggiunte al regolamento 22 marzo 1907 sul vestiario uniforme e su taluni oggetti di uso personale.

(Vedi Ordine Generale N. 20-1908).

Essendosi apportate alcune modificazioni ed aggiunte al regolamento sul vestiario uniforme e su taluni oggetti di uso personale, se ne dà conoscenza coll' unita Appendice N. 4 al predetto regolamento.

Il provvedimento sull'uso dei lenzuoli a sacco nei dormitori del personale comincerà ad attuarsi nei Compartimenti di Venezia e Milano, a partire dalla data che sarà fissata con apposita Circolare.

Ordine di Servizio N. 96. (SERVIZI VII E XI).

Apertura all'esercizio della Casa cantoniera di Fontanafredda.

Dal 1° maggio 1910 è stata aperta all'esercizio la casa cantoniera di Fontanafredda al Km. 71,376,11 della linea Venezia-Udine, fra le stazioni di Sacile e di Pordenone, dalle quali dista, rispettivamente, km. 6,415 e km. 6,423.

La suddetta casa cantoniera, che trovasi a sinistra della linea, nel senso da Venezia ad Udine, è protetta da due dischi situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 864 dall'asse del F. V.

La casa cantoniera di Fontanafredda è stata ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo* » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice e di andata e

ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Sacile è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume: « Prontuario generale delle distanze chilometriche della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati *B* e *C* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 97. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 315-1908)

Dal 1° maggio 1910 la tariffa locale N. 225 P. V. è stata estesa ai trasporti di *paglia comune*, *fieno* ecc. in partenza dalla stazione di Segni Paliano.

Per conseguenza, nella intestazione della detta tariffa, deve essere aggiunta, l'indicazione della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 98. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N° 1062 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 56-1910).

Dal 1° maggio 1910 la tariffa eccezionale N° 1062 P. V. serie B e C è stata estesa ai trasporti di *fieno* e *paglia comune* in partenza dalle stazioni di Ordona e di Ascoli Satriano.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie B e C della eccezionale predetta, dovranno essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 38. (SERVIZIO VII).

Modificazioni da introdursi nelle pubblicazioni dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

In seguito ad alcune varianti nella denominazione, nelle facoltà di servizio e nelle distanze delle stazioni, segnalate dalle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza, si indicano nel foglio allegato le modificazioni da introdursi nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi e di corrispondenza colle Ferrovie Secondarie, colle Tramvie e coi Laghi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 39. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 226 P. V.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 82-1909, concernente l'apertura all'esercizio del tronco Desenzano-Desenzano Lago, si avverte che la tariffa locale N. 226 P. V. serie B è applicabile anche ai trasporti di legno di pioppo, di abete e di pino in tronchi, ecc., in destinazione di Desenzano Lago.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 6.[v] (Servizio VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 134-1908).

Per i viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari, comprese negli elenchi qui appresso, dovranno essere attuati anche in quest'anno, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i provvedimenti di tariffa di cui all'Ordine di Servizio 134-1908.

Stazioni termali.

(*Periodo 15 maggio–30 novembre*)

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna) Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, Brisighella, Borgo S, Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio) Bergamo (per S. Pellegrino).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano), Civitavecchia, Castellammare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno S. Marco.

Montegrotto, Maggianico, Mignanego.

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera-Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera-Rapolano.

Ronta, Rogoledo.

Sambiase, Santhià (per il Biellese), San Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina).

Termini Imerese, Tavernelle (per Recoaro), Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata.

Voghera (per Rivazzano e Salice), Viterbo P. F.

Stazioni balneari.

(periodo 15 giugno–30 settembre)

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Vada (per Castiglioncello), Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto Santo Stefano e per port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, S. Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia di Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, Cannitello Scilla, Pizzo, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno III - N. 19.

12 Maggio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 37 (Boll. N. 8 del 24 febbraio 1910). — Al punto 3° — Computo delle distanze — dopo le parole: « *Pei trasporti con treni ordinari per conto di Imprese da o per stazioni* » devesi aggiungere la parola: « *non* ». — Al punto 4° invece di: « *a pagina 29* » devesi leggere: « *a pagina 127* ».

R. DECRETO *n. 182 che modifica gli articoli 18, 19 e 21 delle tariffe e condizioni di trasporti sulle strade ferrate.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Visto l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pei tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli articoli 18, 19 e 21 delle « Tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate », di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegato *D*, capo II e successive varianti, sono sostituiti da quelli risultanti dall'unito allegato, vistato d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Il presente decreto dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.
Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 marzo 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SONNINO.
SALANDRA.
RUBINI.
LUZZATTI.

Visto, *il guardasigilli:* SCIALOJA.

Art. 18. — *Carrozze salone e saloncini dell' Amministrazione;*

a) la tariffa per il trasporto in carrozze salone od in saloncino è la seguente:

VETTURE	ZONE DI PERCORRENZA — PREZZI PER VETTURA (lire)															Diritto fi	
	da 1 a 50	da 51 a 100	da 101 a 150	da 151 a 200	da 201 a 250	da 251 a 300	da 301 a 350	da 351 a 400	da 401 a 450	da 451 a 500	da 501 a 550	da 551 a 600	da 601 a 650	da 651 a 700	**oltre 700** da aggiungersi ai prezzi di 700 per ogni 30 km. successivi.	Per le prime **72** ore di impegno della vettura.	Per ogni successivo periodo di 24 ore d'impegno.
Saloncini . . .	25	70	110	150	185	220	245	280	310	335	360	380	400	420	15	40	7
Saloni a 2 o 3 assi	40	115	190	260	320	375	430	480	530	575	615	655	690	725	25	70	15
Saloni a 4 assi .	60	175	290	390	480	565	645	720	795	860	925	980	1035	1085	35	100	20

Col pagamento di tali tasse possono prender posto 6 persone in un saloncino, 10 persone in un salone a due o tre assi e 15 persone in un salone a quattro assi: ogni persona in più pagherà rispettivamente 1|6, 1|10, 1|15 dei prezzi chilometrici sopraindicati.

Nel computo delle persone non si terrà conto dei ragazzi di statura inferiore ad 1 metro; i ragazzi di statura uguale o superiore ad 1 metro verranno invece considerati come persone adulte;

b) i viaggi con carrozze salone o saloncini vengono consentiti compatibilmente alle esigenze del servizio.

L'Amministrazione ferroviaria non assume alcun impegno di fornire una determinata carrozza che fosse richiesta.

Le domande devono essere fatte in iscritto indicandovi l'itinerario preciso che intendesi compiere, le fermate intermedie, e la rispettiva durata, il numero delle persone viaggianti, i giorni ed i treni di viaggio.

All'atto della domanda deve essere effettuato il deposito del diritto fisso relativo alle prime 72 ore, il quale deposito rimarrà acquisito all'Amministrazione qualora il richiedente non usi della carrozza o del saloncino nel giorno e col convoglio fissato;

c) l'impegno della vettura decorre dall'ora dell'inizio del viaggio e cessa col termine di questo; agli effetti del computo del diritto fisso il periodo delle prime 72 ore si considera come indivisibile, ed il tempo successivo si calcola ad intervalli indivisibili di 24 ore ciascuno;

d) per il trasporto nelle carrozze salone o nei saloncini dei colli bagaglio eccedenti i limiti di peso e di dimensione stabiliti dall'articolo 44 delle tariffe, dei cani ed altri animali, dei colli merce, ecc., devono riscuotersi le tasse rispettive in aggiunta a quelle della vettura.

Carrozze con compartimento per malati. — Per il trasporto di ammalati con una delle vetture speciali dell'Amministrazione ferroviaria, sono dovute le tasse stabilite per un saloncino: con tale pagamento resta riservata al richiedente tutta la vettura con diritto a prendere posto 5 persone oltre l'ammalato.

Ogni persona in più deve munirsi di un biglietto di 2ª classe.

Nel caso in cui l'ammalato da trasportarsi nel compartimento centrale della suddetta carrozza fosse affetto da malattia infettiva, il compartimento stesso, a viaggio ultimato, dovrà essere sottoposto alla disinfezione e la stazione di partenza dovrà riscuotere dalle parti la relativa spesa nella misura di L. 25.

Carrozze con compartimento per trasporti feretri. — Per il trasporto di feretri con una delle vetture speciali dell' Amministrazione ferroviaria sono dovute: la metà della tassa di un saloncino, più la tassa dei feretri stabilita dall'art. 78, con diritto a prendervi posto 3 persone.

Ogni persona in più deve munirsi di un biglietto di 1ª classe.

Art. 19. — *Compartimenti interi.* — I viaggiatori che vogliono a loro disposizione un intero compartimento in carrozza ordinaria di 1ª o di 2ª classe, devono pagare il prezzo di tanti biglietti quanti sono i viaggiatori stessi con un minimo di cinque biglietti a tariffa intera per un compartimento di sei posti, di sei biglietti per un compartimento di sette od otto posti, e di otto biglietti per un compartimento di nove o dieci posti.

Art. 21. — *Regole comuni per compartimenti interi e posti speciali.* — La concessione dei compartimenti interi e dei posti speciali nelle carrozze dell'Amministrazione viene fatta compatibilmente colle esigenze del servizio.

Ove l'Amministrazione, per soddisfare le richieste dovesse far viaggiare a vuoto per portarle al punto di partenza, oppure trattenere durante il viaggio in stazioni intermedie, carrozze con compartimenti interi o con posti speciali, ovvero dovesse servirsi di materiale di altra Amministrazione corrispondendo a questa un nolo, le sono dovute in aggiunta ai prezzi ed ai supplementi di che negli articoli 19 e 20:

L. 11,60 per ogni fermata intermedia e per ogni periodo indivisibile di 24 ore;

L. 0,348 per ogni carrozza e per chilometro di percorso a vuoto oltre al rimborso, ove ne sia il caso, del diritto di nolo che dovesse corrispondere ad altre Amministrazioni.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
RUBINI.

Il ministro del tesoro
SALANDRA.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
LUZZATTI.

Ordine di Servizio N. 99. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Ungherese-Via Fiume-Ancona/Venezia

(Vedi Ordine di Servizio N. 74-1910)

Le ferrovie ungheresi partecipano che la stazione di Zsolna è stata ammessa, a datare dal 1° maggio 1910, alla tariffa N. 16, valevole pei filati di canapa, ecc.

A pagina 46 della tariffa, edizione 1° novembre 1901, si dovranno pertanto esporre di fronte alla stazione di Zsolna, i seguenti prezzi:

Tariffa N. 16 serie *a* franchi 5,66.
» » » » *b* e *c* » 4,83.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 100. (Servizio VIII).

Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale.

Dal 1° maggio 1910 è entrata in vigore una nuova edizione (tedesca) dell'elenco dei tagliandi per i viaggi combinabili internazionali.

Detta nuova edizione viene trasmessa alle stazioni ed alle Agenzie interessate, insieme alla relativa nuova Carta schematica dei percorsi, perchè sia tenuta a disposizione del pubblico.

L'edizione 1° maggio 1909 dell'elenco e della Carta di cui trattasi (vedi Ordine di Servizio 117-1909) ed il relativo supplemento s'intendono soppressi e debbono essere versati come fuori d'uso, colle norme consuete.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni viaggiatori e bagagli.

Ordine di Servizio N. 101. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 82/1910).

Nella serie *C* della tariffa locale N. 220 P. V., di fianco alla indicazione della stazione di Sampierdarena, deve essere aggiunto il richiamo (14) alla seguente nota, da esporsi nella sede opportuna a pagina 113 della parte IV delle tariffe:

« (14) Anche pei trasporti destinati alla raffineria di Cornigliano Ligure e facenti capo a Sampierdarena ».

Inoltre, il richiamo (8) alle serie *B-a)* e *C-a)* della tariffa locale predetta deve essere così modificato:

« Soltanto per le spedizioni dirette alla Raffineria Ferrarese ed alla Società Romana ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 102. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 86-1910).

Di conformità a partecipazione avuta dalle Ferrovie Svizzere, nella parte II-*B* della Tariffa diretta italo-svizzera sono da apportarsi le seguenti modicazioni:

Pag. 300. - La stazione di « Col des Roches » cambia il nome in « Le Locle-Col des Roches ».

Pag. 302. - La stazione di « Le Locle loco », cambia il nome in « Le Locle Ville (5) », ed a piedi della pagina è da riportarsi la seguente nota:

« (5) Ammessa al solo servizio della grande velocità ».

Pag. 320, 370, 404 (18 supplemento). - Modificare il nome della stazione « Col des Roches » in « Le Locle-Col des Roches ».

Pag. 335. - Modificare il nome della stazione « Le Locle loco » in « Le Locle Ville (1) » e cancellare i relativi prezzi delle classi 1, 2 e delle tariffe speciali I, II, III.

Pag 366, 373, e 393 e 409 (18 Supplemento), 427 (18 supplemento), 431 (18 supplemento), 434 *f* (18 supplemento) - Cancellare il nome della stazione di « Le Locle loco » ed i relativi prezzi di trasporto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 103. (SERVIZIO IV).

Ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei Funzionari dei primi sei gradi, al 1° Aprile 1910, compilato a norma dei RR. DD. N. 688 del 22 Novembre 1908 e N. 671 del 3 settembre 1909.

Circolare N. 40. (SERVIZIO VIII).

Pesatura delle spedizioni di derrate alimentari a carro completo per l'estero.

Si è constatato che molte stazioni, mittenti di trasporti di derrate alimentari a carro completo per l'estero, omettono spesso di eseguirne la pesatura, e ciò non solo quando il peso è dichiarato dalla parte, ma anche quando gli speditori domandano che venga fatto d'ufficio. Nel primo caso confermano senz'altro il peso dichiarato sui documenti di trasporto, nel secondo espongono su questi ultimi un tonnellaggio che più o meno s'avvicina alla portata del carro adoperato.

Tale procedimento irregolare, e che è dannoso agli interessi dell'Amministrazione, ha dato pure origine a molte lagnanze da parte delle corrispondenti Ferrovie estere, le quali fecero inoltre presente come, nella maggior parte dei casi, in cui esse riconoscono le spedizioni d'un peso superiore al dichiarato, non possano colpirle colle prescritte penalità, perchè sulle relative lettere di vettura trovano impresso a partenza il bollo di pesatura: ciò che dimostra che le stazioni mittenti lo applicano anche senza aver eseguita la pesatura della merce.

Richiamando quanto è disposto dai punti 20 e 50 della vigente Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero, si invita pertanto il personale interessato a provvedere perchè il lamentato inconveniente abbia tosto a cessare e lo si avverte che ogni qualvolta avesse d'ora innanzi a ripetersi, gli Agenti responsabili saranno puniti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Circolare N. 41. (Servizio VI).

Nuovo modulo F. 19 (verde) per prelievi delle Officine e del Servizio XII.

A facilitare il raggruppamento delle richieste mod. F. 19 agli effetti del diverso sistema di contabilizzazione secondo i casi previsti dalla nomenclatura dei conti, viene istituito un nuovo modulo F. 19 (verde) identico al mod. F. 19 bianco.

Il detto modulo verde deve adoperarsi per richiedere materie ed oggetti di consumo, stampati e cancelleria (oltre assegno o fuori assegno) occorrenti al Servizio XII ed alle Officine (Officine staccate, Officine annesse ai Depositi locomotive, Squadre di Rialzo, Officine del Mantenimento e relativi Uffici) e giusta le prescrizioni vigenti la contabilità viene fatta con imputazione ai conti definitivi di spesa pel tramite del proprio conto d'ordine.

Invece le richieste F. 19 (bianco) devono usarsi dagli altri

Servizi, e giusta la disposizione del punto 7° dell'Ordine di Servizio N. 162-1909 la contabilità relativa viene fatta con imputazione diretta ai conti definitivi di spesa a cura dell'Ufficio Economato.

Il Servizio Costruzioni e le Officine possono continuare a servirsi del Mod. F. 19 bianco, finchè non riceveranno quelli verdi ma devono senz'altro versare al Magazzino Stampe della propria circoscrizione le scorte di bollettari F. 19 bianchi, di cui fossero in possesso, per averne in cambio altrettanti verdi.

Appendice N. 1 all'Istruzione N. 1-1909 (Servizio X).

Attribuzioni degli accenditori.

All'Istruzione n. 1 del 1909 si deve aggiungere il comma seguente:

C) Nelle Centrali termiche della trazione elettrica.

Gli accenditori dovranno coadiuvare i fuochisti C. C. V. titolari delle batterie di caldaie a vapore nell' accensione, alimentazione, accudienza ai fuochi, lavatura, pulizia delle caldaie ed in genere in ogni loro incombenza.

Inoltre se ciò sarà loro ordinato, dovranno stare a guardia delle caldaie durante la sospensione del servizio, trasportare il carbone e il ceneraccio, fare la pulizia delle sale caldaie e disimpegnare ogni altro lavoro affine.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ 8,00

ANNO III - N. 20.

19 MAGGIO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. DECRETO *n. 195 che approva alcune modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, numero 429;

Udito il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° giugno 1910.

Art. 2,

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 aprile 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI - SACCHI - TEDESCO - RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli* : FANI.

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato ».

Le indicazioni della classe 4ª e delle tariffe speciale n. 121 serie *D* e locali n. 304 e 414, che figurano nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità di fronte alla voce « Lavagne od ardesie artificiali costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse », sono sostituite con le indicazioni della classe 6ª e della tariffa speciale n. 121 serie *G*.

Nella tariffa speciale n. 121 serie *G* sono aggiunti i prezzi, di cui nel seguente prospetto, valevoli per un peso minimo di 5 tonnellate ed applicabili soltanto ai trasporti di lavagne od ardesie artificiali costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse.

Nella voce « Lastre di vetro piane o ricurve, semplicemente soffiate, ecc. », che figura nella intestazione della tariffa locale n. 601 piccola velocità, dopo le parole « ed anche pulite » sono aggiunte le seguenti: « o smerigliate ».

Zone di percorrenza												Diritto fisso per tonnellata
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
da 1 a 50 km.	da 51 a 100 km.	da 101 a 200 km.	da 201 a 300 km.	da 301 a 400 km.	da 401 a 500 km.	da 501 a 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km.	da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.	
LIRE												
0.0721	0.0669	0.0515	0.0515	0.0463	0.0463	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0309	0.0309	1.236
3.605	6.95	12.10	17.25	21.88	26.51	30.63	34.75	38.35	41.95	45.04	—	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici:
SACCHI.

Il ministro del tesoro:
TEDESCO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio:
RAINERI.

Ordine di Servizio N. 104. (SERVIZIO VIII).

Modificazioni agli articoli 18 19 e 21 delle tariffe.

A cominciare dal 18 maggio 1910, gli articoli 18, 19 e 21 delle Tariffe e Condizioni per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato sono sostituiti da quelli pubblicati con R. Decreto del 3 marzo 1910 N. 182 inserito nel *Bollettino Ufficiale* N. 19 e che saranno riportati in una prossima appendice alle Tariffe.

Mentre si raccomanda a tutto il personale interessato di prendere esatta conoscenza delle nuove disposizioni, si richiama particolarmente la sua attenzione sul modo di tassazione previsto dalla tariffa delle vetture salone e dei saloncini, la quale non è chilometrica, ma ha prezzi fissi per ognuna delle zone in cui è divisa e non contempla alcuna tassa per gli eventuali percorsi a vuoto delle vetture.

Così ad esempio, per un viaggio da Roma a Milano della durata di 5 giorni, con due fermate intermedie, a Firenze ed a Bologna, ed un numero di passeggieri non superiore ai quantitativi ammessi dalla tariffa, le tasse risulterebbero rispettivamente le seguenti (non compresi i bolli):

Roma - Milano Via Bologna Km. 665.

		Saloncino	Salone a 2 o 3 assi	Salone a 4 assi
Tassa	L.	420	725	1085
Diritto fisso per le prime 72 ore .	»	40	70	100
Diritto fisso per le rimanenti 48 ore .	»	14	30	40
TOTALE . . .	L.	474	825	1225

Le nuove disposizioni valgono esclusivamente per i viaggi in servizio interno: mentre per i viaggi in servizio internazionale saranno da applicarsi anche per il percorso italiano le norme ed i prezzi previsti dalle singole tariffe dirette internazionali.

Circa le modalità che le stazioni devono seguire in caso di domanda di una delle vetture di cui si tratta e circa la con-

tabilizzazione delle tasse, saranno da osservarsi quelle presentemente in vigore.

Per ogni domanda di vettura per ammalati dovrà essere dichiarato se la malattia sia, ovvero non, infettiva; nel primo caso oltre alle tasse di pòrto, sarà pure da riscuotersi la tassa di disinfezione nella misura di L. 25.00, la quale dovrà essere particolarmente indicata sul Mod. *I* 203.

Aggiungesi infine, a scanso di equivoci, che l'esonero dalla tassa del percorso a vuoto vale solo per le vetture contemplate all'art. 19 ma non per i compartimenti riservati per i quali la tassa medesima sarà da riscuotersi in relazione a quanto è disposto dalle norme per il servizio contabile della gestione viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 105. (Servizi VII e XI).

(Vedi Ordine di Servizio n. 217-1908).

Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni fra le stazioni di Voltri e Savona, degli apparati centrali nelle stazioni intermedie e di due posti di manovra in quella di Savona; nonchè degli apparecchi di protezione dei passaggi a livello più importanti del tronco stesso.

Dalle ore 12 del giorno 23 maggio 1910 verrà attivato fra le stazioni di Voltri e Savona della linea Sampierdarena-Ventimiglia l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, e verranno inoltre attivati gli apparati centrali per la manovra dei deviatoi e segnali nelle stazioni di Vesima, Arenzano, Cogoleto, Varazze, Albissola, e dei soli segnali in quella di Celle, nonchè i due posti A e B nella stazione di Savona per la manovra dei segnali verso Genova e Torino.

I posti di blocco sono situati come segue:

Stazione di		Km.		Posto di blocco N.
Stazione di	Voltri (Cabina)	Km.	10+922,74	Posto di blocco N. 8
»	» Vesima (F. V.)	»	15+008,00	» » » » 9
»	» Arenzano (F. V.)	»	17+936,55	» » » » 10
»	» Cogoleto (F. V.)	»	22+050,00	» » » » 11
»	» Posto intermedio	»	25+257,00	» » » » 12
»	» Varazze (F. V.)	»	28+578,95	» » » » 13
»	» Celle (F. V.)	»	32+144,80	» » » » 14
»	» Albissola (F. V.)	»	35+599,14	» » » » 15
»	» Savona (Garetta B)	»	39+427,00	» » » » 16

Inoltre dalla data suddetta i sotto indicati passaggi a livello saranno protetti nel modo risultante dallo schizzo allegato e precisamente:

P. L. Km. 12 + 259.60 e P. L. Km. 12 + 350 (Attraversamento Tassara)	lato	Voltri, dal segnale di blocco N. 24 di Voltri, come attualmente. Vesima, dal segnale di blocco N. 15 di Vesima.
P. L. Km. 14 ÷ 177.90	»	Voltri, dal segnale di 1ª categoria *A'* preceduto dal disco di avviso *A*. Vesima, dal segnale di blocco N. 15 di Vesima.
» Km. 14 + 629.00	»	Voltri, dal segnale N. 2 e 3 di protezione della stazione di Vesina. Vesima, dal segnale di blocco N. 15 di Vesima.
» Km. 15 + 617.00	»	Vesima, dal segnale di blocco N. 5 di Vesima. Arenzano, dal segnale N. 18 e 19 protezione dalla stazione di Vesima.
» Km. 32 + 611.00	»	Celle, dal segnale di blocco N. 4 di Celle. Albissola, dal segnale di 1ª categoria *B'* preceduto dal semaforo d'avviso *B*.
» Km. 39 + 330.50	»	Albissola, dal segnale 3^B 2^A. Savona, dal segnale di blocco 5^B 4^A.

I segnali *A* e *A'*, *B* e *B'* saranno manovrati con apparato Saxby dal guardiano del rispettivo P. L.; quelli 3^B 2^A e 5^B 4^A dall'apparato Saxby delle garette *A* e *B* di Savona rispettivamente.

Nello schizzo poi sono indicati:

a) i vari posti di blocco col loro numero progressivo;

b) tutti i segnali che, a partire dalla data sovracitata saranno in funzione sul tratto Voltri Savona;

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che sullo schizzo non sono indicati come segnal d'avviso sono di 1ª categoria.

I dischetti bassi (marmotte) in opera nelle stazioni del tronco suddetto, comanderanno tanto alle manovre che ai treni in transito ed in partenza, i quali dovranno quindi rispettare non solo l'indicazione del semaforo di partenza, ma anche quella del dischetto basso situato all'uscita della stazione e corrispondente al binario di transito o di partenza dei treni stessi.

Coll'attivazione del blocco suddetto verranno soppressi i seguenti segnali:

a) il dischetto di protezione, lato Vesima, dell'attraversamento del nuovo raccordo Tassara al Km. 12 + 350.

b) il dischetto di protezione lato Savona, del passaggio a livello al Km. 32 + 611, presso Celle.

c) i due dischetti di protezione del passaggio a livello al Km. 39 + 330,50 presso Savona.

d) gli attuali dischi di I e II categoria e d'avviso delle stazioni di Vesima, Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle, Albissola e Savona verso Genova.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 11, 14, 15 e 46 della Direzione Compartimentale di Genova.

Ordine di Servizio N. 106. (SERVIZIO VIII).

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nuove tariffe per biglietti di abbonamento.

In relazione alle avvenute aggiunte e modificazioni sono stati completati gli allegati *A*, *B* e *D* dell'Ordine di Servizio N. 55-1907, « Nuove tariffe per biglietti di abbonamento », dei quali si pubblica col presente il nuovo testo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 107. (Servizio VIII).

Edizione completa del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 168-1908).

Col giorno 1° luglio 1910 andrà in vigore l'edizione completa (maggio 1910) del Regolamento per il servizio doganale che le ferrovie prestano a' sensi dell'art. 8 delle Tariffe e condizioni pei trasporti e dell'art. 10 della Convenzione internazionale di Berna.

Tale edizione, composta di undici parti, oltre gli indici metodico ed analitico e gli allegati, e nella quale le prime tre parti, diramate con l'Ordine di Servizio N. 168-1908, sono riprodotte con modificazioni ed aggiunte, annulla e sostituisce tutte le precedenti disposizioni pubblicatesi in materia, tanto dalle cessate Amministrazioni delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, quanto dall'attuale Amministrazione.

L'edizione medesima non comprende però le disposizioni emanate dal Ministero delle Finanze sulle statistiche del commercio con l'estero, per cui al riguardo rimangono ferme le prescrizioni contenute negli Ordini di Servizio numeri 51, 97, 285 del 1909 e 7 del 1910.

Si richiama in particolar modo l'attenzione degli Uffici e delle stazioni sulla Parte IX, che riflette le tasse di commissione e facchinaggio, nelle quali si introdussero alcune modificazioni ed aggiunte, e sulla Parte X per ciò che riflette specialmente le tasse di sosta da applicarsi, in forza del comma *i*) dell'art. 117 delle Tariffe e condizioni pei trasporti, alle spedizioni che rimangono giacenti per cause indipendenti da fatto dell'Amministrazione.

Colla pubblicazione del Regolamento in parola, il personale ha modo di avere conoscenza piena ed intera degli obblighi, circa il servizio doganale incombente alla ferrovia, per cui, nei casi di inosservanza a quanto stabilito, non sarà più ammessa alcuna scusante a favore dei responsabili, contro i quali, pertanto, le Divisioni e Sezioni di Movimento e Traffico

dovranno prendere severi provvedimenti punitivi ed amministrativi.

La distribuzione del Regolamento verrà fatta a cura del Servizio VIII (Commerciale e Controllo Prodotti) avvertendo che, per uso del personale di magazzino delle stazioni e del personale viaggiante, si stanno compilando due distinti estratti che saranno distribuiti fra breve, contenenti ciascuno le disposizioni che riguardano le singole due categorie suddette.

In relazione alla pubblicazione del ripetuto Regolamento, si è provveduto alla stampa, in apposito fascicolo, dei: *Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali* che ha pure vigore dal 1° luglio 1910.

Detto fascicolo annulla e sostituisce i due, edizione 1° gennaio 1893, pubblicati dalle cessate Amministrazioni delle Reti Adriatica e Mediterranea col titolo: *Tariffe e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali,* nonchè quello, edizione Aprile 1895, pubblicato dalla cessata Amministrazione della Rete Sicula col titolo: *Tariffe e norme per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali*; ed è da vendersi al pubblico al prezzo di L. 0,50 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, ai Gugrda-magazzini, ai Capi Squadra alle merci ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 108. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 222 P. V.

Col 20 maggio 1910 la tariffa locale N. 222 P. V. sarà estesa ai trasporti di *blenda* in partenza dalla stazione di Vievola e destinati a qualunque stazione distante almeno 150 chilometri o paganti per tale percorso.

Per conseguenza fra le stazioni ammesse a fruire di detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione, col richiamo (*****) alla seguente nota da esporsi a piè della tariffa stessa:

(*****) Per la blenda della Miniera di Vallauria (Tenda).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 42. (Servizio VII).

Ammissione della stazione di Gambolò Remondò alla vendita dei biglietti d'ingresso di 2ª categoria.

A datare dal 1° maggio 1910, la stazione di Gambolò Remondò è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Circolare N. 43. (Servizio VIII).

Tassazione del « Diamalto » e « Diamalto-Diastafor ».

Il « Diamalto » e il « Diamalto-Diastafor », non nominati in Nomenclatura, per effetto dell'art. 62 delle Tariffe, devono essere tassati coi prezzi delle speciali N. 75 classe 3ª e N. 105 serie *D*.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 44. (Servizio VIII).

2ª Appendice al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete ».

È stata pubblicata la 2ª Appendice al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete » (edizione 1° luglio 1908), la quale comprende le modificazioni ed aggiunte avvenute nei servizi, negli impianti fissi e nelle distanze delle stazioni fino a tutto il 31 marzo 1910.

La detta Appendice verrà distribuita a cura dell'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze e posta in vendita al pubblico nelle principali stazioni al prezzo di L. 0,20 per ogni esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

Da sostituirsi all'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 53-1907.

Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere

DESIGNAZIONE DEGLI UFFICI	CIRCOSCRIZIONE DI CIASCUN UFFICIO	Numero distintivo assegnato ad ogni ufficio, per la numerazione delle tessere
Controllo prodotti di Torino (stralcio).	Stazioni dipendenti dalla Direzione Compartimentale di Torino .	1
Controllo prodotti di Firenze.	Stazioni dipendenti dalla Direzione Compartimentale di Firenze, meno quelle appartenenti alla Sezione M. e T. di Bologna.	2
Direzione Compartimentale di Genova.	Stazioni da essa dipendenti . .	3
Direzione Compartimentale di Milano.	Id. Id. . .	4
Direzione Compartimentimentale di Venezia.	Id. Id. . .	5
Direzione Compartimentale di Roma.	Id. Id. . .	6
Direzione Compartimenmentale di Napoli.	Stazioni da essa dipendenti, della Sezione di Napoli	7
Direzione Compartimentale di Reggio Calabria.	Stazioni da essa dipendenti. . .	8
Direzione Compartimentale di Ancona.	Id. Id. . .	9
Sezione di Movimento e Traffico in Foggia.	Stazioni dipendenti dalle Sezioni di Foggia e Bari	10
Direzione Compartimentale di Palermo.	Stazioni da essa dipendenti . .	11
Sezione di Movimento e Traffico in Bologna	Id. Id. . .	13

N. B. — Fino alla loro scadenza esistono in uso Tessere di riconoscimento col distintivo numero 12, state emesse dall'ex Controllo Prodotti di Messina.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

*Da sostituirsi all'Allegato **B** all'Ordine di Servizio N. 55 - 1907.*

ELENCO

delle stazioni ed agenzie ammesse alla vendita dei biglietti di abbonamento.

N. B. — Oltre ai biglietti di abbonamento speciale entroindicati, tutte le stazioni ed agenzie comprese nel presente Elenco sono ammesse alla vendita del biglietto di abbonamento ordinario per l'intera Rete della durata di un mese.

AVVERTENZA. — Le cifre in parentesi, esposte nella intestazioni delle colonne, rappresentano i numeri della vecchia serie.

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Acireale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acquaviva Platani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Alì	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aquila degli Abruzzi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aragona Caldare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arezzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ascoli Piceno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Assoro Valguarnera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Asti	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Augusta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avellino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bagheria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barcellona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barletta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Benevento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Acireale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Acquaviva Platani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alì	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Ancona	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Aquila degli Abruzzi	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Aragona Caldare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Arezzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ascoli Piceno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Assoro Valguarnera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Asti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augusta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Avellino	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	—	—	—	—
Avola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Bagheria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Barcellona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Bari	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Barletta	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Benevento	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Bergamo	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Bisceglie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Brescia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Caltagione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Caltanissetta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Campobasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canicatti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carrara	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Castellammare Adriatico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Castelvetrano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Castrogiovanni Calas.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catanzaro Sala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catenanuova Centuripe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cefalù	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerignola Città	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chieti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bisceglie	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Caltagirone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Caltanissetta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Campobasso	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Canicattì	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Carrara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Castellammare Adriatico	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Castelvetrano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Castrogiovanni Calas.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Catania Centrale	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Catanzaro Sala	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Catenanova Centuripe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Cefalù	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Cerignola Città	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—
Chieti	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—

XVII		XVIII	XIX					XX														
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Comiso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Corigliano Cal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cosenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cotrone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cremona	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Domodossola	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Faenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Firenze S. M. N.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Fiumefreddo (Sicilia)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foligno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foggia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Forlì	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gallipoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gerace	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Giardini Taormina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Giarre Riposto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Girgenti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grammichele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Comiso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Corigliano Cal.	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Cosenza	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Cotrone	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Cremona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Fiumefreddo (Sicilia)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Foligno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foggia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Forlì	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gallipoli	*	*	*	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerace	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Giardini Taormina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Giarre Riposto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Girgenti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Grammichele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Grosseto	—	—	—	*	*	—	—	—	*	*
Grotte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lecce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lentini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leonforte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lercara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Licata Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Lucca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Macerata	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mantova	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Marsala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano Centrale	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Milazzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Militello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modena	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Molfetta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

II bis (2 bis)		III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Grosseto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grotte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Lecce	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—
Lentini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Leonforte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Lercara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Licata Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Livorno	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Lucca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Macerata	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marsala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Messina Centrale	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Milano Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milazzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Militello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Modica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Modena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Molfetta	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Monteleone P. S. V.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naso Capo d'Orlando	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nicastro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nizza di Sicilia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Noto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Padova	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Palermo Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo Lolli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Patti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Perugia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Pisa Centrale	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Pizzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ponte Giampilieri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Monteleone P. S. V.	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli Centrale	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Naso Capo d'Orlando	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Nicastro	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Nizza di Sicilia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Noto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo Centrale	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Palermo Lolli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Paola	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Patti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perugia	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa Cenlrale	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Pizzo	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Ponte Giampilieri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX														
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi												
—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	—	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*												
—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*												
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—												

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Potenza Inferiore	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Empedocle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto S. Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pozzallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Racalmuto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Raddusa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ragusa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ravenna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio Calabria Porto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio Calabria Succursale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio Emilia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Rimini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roccapalumba Alia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Rossano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Agata di Militello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Caterina Xirbi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Severo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Stefano di Camastra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Potenza Interiore	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Porte Empedocle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Porto S. Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pozzallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Racalmuto.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Raddusa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Ragusa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Ravenna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio Calabria Porto	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Reggio Calabria Succursale	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Reggio Emilia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rimini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roccapalumba Alia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Roma Termini	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Rossano	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	—	—	—	—
S. Agata di Militello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
S. Caterina Xirbi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
S. Severo	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
S. Stefano di Camastra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
S. Teresa di Riva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salerno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santhià	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Savona	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Scaletta Zanclea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scicli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scordia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siena	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—
Siracusa Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spaccaforno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Spezzano Castrovillari	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sulmona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taranto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teramo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Termini Imerese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Termoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Terni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Terranova di Sicilia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
S. Teresa di Riva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Salerno	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	—	—	—	—
Santhià.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scaletta Zanclea.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Scicli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Scordia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Spaccaforno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Spezia	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezzano Castrovillari	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	—	—	—	—
Sulmona	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—
Taranto	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
Teramo	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Termini Imerese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Termoli.	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Terni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Terranova di Sicilia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—

STAZIONI	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Torino P. N.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Torre dei Passeri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trabia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trapani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Treviso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trinitapoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vallelunga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venetico Spadafora	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Ventimiglia	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Verona P. V.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa S. Giovanni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vizzini Licodia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vittoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

STAZIONI	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)				XVII		XVIII	[illegible]	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni
Torino P. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—
Torre dei Passeri	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trabia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Trani	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	—
Trapani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Treviso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trinitapoli	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vallelunga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Venetico Spadafora	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—
Ventimiglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa S. Giovanni	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Vizzini Licodia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*
Vittoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*	—	—	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—

AGENZIE	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Alessandria	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catanzaro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze (A. M. F.)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Firenze (Ferrario)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Firenze (Humbert)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Genova (Gondrand)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Genova (A. M. F.)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Milano (S. Margherita)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Milano (Gondrand)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Napoli (A. M. F.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli (Corso Umberto I)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli (Via S. Brigida)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli (Piazza Municipio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli (Piazza S. Ferdinando)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*

AGENZIE	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Bari	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	*	*	*	*
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Catanzaro	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Firenze (A. M. F.)	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze (Ferrario)	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze (Humbert)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova (Gondrand)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova (A. M. F.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano (S. Margherita)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano (Gondrand)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli (A. M. F.)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Napoli (Corso Umberto I)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Napoli (Via S. Brigida)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Napoli (Piazza Municipio)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Napoli (Piazza S. Ferdinando)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*

AGENZIE	I (1)			I bis (1 bis)		II (2)			II bis (2 bis)	
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perugia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma (A. M. F.)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Roma (Chiari e Sommariva) . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Roma (Roesler)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Taormina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino	*	*	*	*	*	*	*	—	*	*
Venezia (A. M. F.)	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Verona	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

III (3)			III bis (3 bis)		IV (4)			IV bis (4 bis)		V (1 A)			VI (2 A)			VII (5)			VII bis (5 bis)		VIII (6)		
15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—	—

AGENZIE	IX (7)			X (3 M)			XI (8)			XII (11)	XIII (12)			
	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi
Palermo	*	*	*	*	*	*	—	—	—	*	*	*	*	*
Perugia	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	—	—
Roma (A. M. F.)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Roma (Chiari e Sommariva)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Roma (Roesler)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Taormina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	*	*	*
Torino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia (A. M. F.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

XVII		XVIII	XIX					XX		
30 giorni	3 mesi	30 giorni	7 giorni	15 giorni	30 giorni	3 mesi	6 mesi	15 giorni	30 giorni	3 mesi
—	—	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
—	—	*	*	*	*	*	*	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Allegato all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

Da sostituirsi all'Allegato D all'Ordine di Servizio N. 55-1907.

ELENCO delle R. Università, Istituti Superiori, ecc., pareggiati, previsti dal comma *a*) del punto 2° della tariffa d'abbonamento per studenti

Designazione delle R. Università, Istituti superiori, ecc.
Regie Università: Bologna, Catania, Genova, Macerata, Messina, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Pavia, Pisa, Roma, Siena, Torino.
Scuola Universitaria distaccata — Catanzaro.
Istituto di Studi Superiori — Firenze.
R. Istituto di Scienze Sociali « Cesare Alfieri » — Firenze.
R. Scuola di Giurisprudenza e Notariato — Firenze.
R. Istituto Superiore di Studi Commerciali — Roma.
R. Scuola navale Superiore — Genova.
Scuole di applicazione per gli ingegneri — Bologna, Napoli, Palermo, Roma, Torino.
Scuola di medicina veterinaria — Milano, Napoli, Torino.
Scuola di Ostetricia (distretto Universitario di Pavia) — Milano.
Scuole Superiori di Agricoltura — Milano, Portici.
Scuole Superiori di Commercio — Bari, Genova, Venezia.
Scuole di Farmacia e Notariato — Aquila, Bari.
R. Museo Industriale — Torino.
Università Commerciale « Luigi Bocconi » — Milano.
Istituto Tecnico Superiore — Milano.
Accademia scientifico-letteraria - Milano.
Istituto Clinico di perfezionamento — Milano.
Istituti nautici governativi — Camogli, Gaeta, Genova, Livorno, Napoli, Porto Maurizio, Savona.
Regi Conservatori di Musica — Milano, Parma.
R. Istituto Musicale — Firenze.
R Accademia di S. Cecilia — Roma.
R. Conservatorio Musicale — Napoli.
R. Conservatorio — Palermo.
R. Scuola media di Commercio — Palermo.

Anno III - N. 21.

26 Maggio 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, maggio 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-45.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

R. decreto n. 237 che, a deroga del R. decreto 23 gennaio 1910 n. 75, stabilisce che i servizi della navigazione di Stato rimangano affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Vista l'altra legge 2 gennaio 1910, n. 2, sulla unificazione dei servizi marittimi;

Visto il Nostro decreto 23 gennaio 1910, n. 75, col quale furono determinati i servizi da concentrare nel Ministero della marina, in esecuzione della citata legge 2 gennaio 1910, n. 2;

Ritenuta la convenienza che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continui ad attendere alla preparazione e col 1° luglio 1910 provveda all'esercizio delle linee di navigazione dello Stato previste dalla prima delle leggi sopra citate;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per la marina, di concerto con quelli delle poste e dei telegrafi e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nell'art. 1 del Nostro decreto 23 gennaio 1910, n. 75, è soppresso il comma: « Servizi marittimi della navigazione di Stato, dal Ministero dei lavori pubblici (Amministrazione delle ferrovie di Stato) ».

I servizi della navigaziane di Stato rimangono affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la quale vi provvede a mezzo del servizio centrale (IX) istituito col R. decreto 2 luglio 1908, n. 453.

Art. 2

Il Nostro decreto 17 febbraio 1910, n. 78, relativo al passaggio dell'ufficio per il servizio di navigazione dello stretto di Messina alla dipendenza del servizio centrale della trazione e del materiale (X) delle ferrovie dello Stato, è abrogato, e il detto ufficio torna alla dipendenza del servizio centrale di navigazione (IX).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 aprile 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.
LEONARDI CATTOLICA.
CIUFFELLI.
RAINERI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

Ordine Generale N. 4. (Servizio V).

Ricostituzione dell' Ufficio sanitario compartimentale per le linee Calabresi. — Soppressione dell'Ufficio sanitario distaccato di Catanzaro.

A partire dal 1° giugno 1910 l' Ufficio sanitario compartimentale per le linee Calabresi, le cui funzioni, come dall'Ordine generale N. 2-1909 (Servizio I), erano state assunte, fino a nuovo avviso, dal corrispondente Ufficio di Napoli, viene ricostituito con sede provvisoria in Napoli, Via Salvatore Fusco N. 16 primo piano, conservando la circoscrizione stabilita dall'Ordine generale N. 14-1908 (Servizio I).

Alla diretta dipendenza del predetto Ufficio vien posto un funzionario tecnico, con sede in Reggio Calabria, per la sorveglianza del servizio delle linee Reggio-S-Eufemia Biforcazione (inclusa), S. Eufemia-Catanzaro Marina ; Reggio-Cotrone (esclusa), e pel disimpegno di tutti quegli incarichi che l'Ufficio stesso credesse di affidargli.

I Dirigenti gli uffici sanitari distaccati di Salerno e di Taranto, pur continuando a dipendere direttamente dall'Ufficio sanitario compartimentale di Napoli, hanno rispettivamente l'incarico della sorveglianza anche delle seguenti linee del Compartimento di Reggio.

Ufficio di Salerno: Battipaglia-S. Eufemia Biforcazione (esclusa);

Ufficio di Taranto: Metaponto (esclusa) - Cotrone (inclusa) e Sibari-Cosenza-Pietrafitta;

nonchè delle visite di assunzione di assegnazione alle funzioni, di cambiamento di qualifica, di controllo, ecc. al personale addetto o da destinarsi al servizio delle linee stesse.

Per quanto riflette le linee sopra ricordate gli Uffici distaccati di Salerno e Taranto corrispondono con l'Ufficio compartimentale delle linee Calabresi il quale potrà affidare agli

uffici distaccati predetti quegli altri incarichi che riterrà opportuno.

Colla stessa data del 1° giugno 1910 viene soppresso l'Ufficio sanitario distaccato di Catanzaro istituito coll'Ordine Generale N. 5-1909.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 20 maggio 1910.

Ordine Generale N. 5. (Servizio I).

Sede del 3° riparto di movimento delle linee Calabresi.

(Vedi Ordine Generale N. 21-1909).

Avvertesi che con decorrenza dal 1° giugno 1910 la sede del 3° riparto di movimento delle linee Calabresi, attualmente a Pizzo, viene trasferita a Villa S. Giovanni.

(Modificazione approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 20 maggio 1910).

Ordine di Servizio N. 109. (Servizio VII).

Abilitazione della stazione di Rosta al servizio merci a Grande Velocità.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1908).

La stazione di *Rosta*, sulla linea *Torino-Modane*, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli, ed abilitata dal 1° gennaio 1910 al servizio telegrafico pei privati, con recapito limitato al recinto della stazione, viene altresì abilitata, a datare dal 22 maggio 1910, al servizio delle merci a Grande Velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuna.

Di conseguenza, nel volume: « Prontuario Generale delle

distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », a pag. 81, di fronte al nome della stazione di *Rosta*, alla colonna 8, deve inserirsi l'indicazione G (4) ed alla colonna 13 deve aggiungersi la lettera P.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 110. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 277-1909).

Dal 1° giugno 1910 la tariffa locale N.° 231 P. V. serie B sarà estesa ai trasporti di *solfato greggio* in partenza dalla stazione di Settimo.

Per conseguenza, nell' intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 111. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1063 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 278/1909).

Dal 1° giugno 1910 la tariffa eccezionale N.° 1063 P. V. Serie C sarà estesa ai trasporti di *solfato greggio* in partenza dalla stazione di Settimo.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 112. (Servizi VII e VIII).

Regolarizzazione dei viaggi effettuati con treni che non ammettono viaggiatori in servizio locale.

1° — Come è accennato al punto II dell'O. S. N. 5.v (*Boll.* N. 16-1910), sono state modificate le disposizioni premesse all'Orario generale, riguardanti le esclusioni di alcuni treni dal servizio locale nel senso che tali esclusioni si riferiscono soltanto ai viaggiatori muniti di biglietto *da qualsiasi stazione del tratto escluso per altra del tratto medesimo*

Per conseguenza *non* sono da considerarsi in servizio locale i viaggiatori provvisti di biglietti da o per uua stazione situata fuori del tratto escluso, sia che questa appartenga alla stessa linea percorsa dal treno, sia che appartenga ad una linea di diramazione innestantesi ad un estremo o ad un punto intermedio del tratto stesso.

2° — In ogni altro caso i viaggiatori provvisti di biglietti valevoli soltanto per il tratto escluso dal servizio locale o parte di esso, *non possono essere ammessi nei treni che non effettuano tale servizio,* e deve essere quindi particolare cura delle stazioni interessate e del personale di controlleria di evitare in modo assoluto la distribuzione di biglietti che, per eccezioni di percorrenza, di classe o di categoria non siano ammessi in determinati treni e di impedire l'accesso ai treni stessi di persone provviste di recapiti di viaggio, che non fossero validi pei medesimi.

3° — Nel caso in cui, nonostante la vigilanza del personale, qualche viaggiatore munito di biglietti in servizio locale prendesse posto in un treno che esclude tale servizio, egli dovrà essere di regola, e prima di tutto, invitato a scendere, e, qualora vi si rifiuti, il suo viaggio dovrà essere regolarizzato come appresso:

a) se la sua presenza viene subito contestata, e quindi l'invito a scendere gli è fatto prima della partenza del treno, egli dovrà essere assoggettato al pagamento di una sovratassa pari ad un terzo del costo di un biglietto a tariffa ordinaria

della classe da lui occupata calcolato isolatamente sulla distanza che corre dalla stazione di partenza a quella destinataria del biglietto da lui posseduto (1);

b) quando il viaggio irregolare sia stato rilevato durante la corsa del treno, se il viaggiatore accettando l'invito del personale scende alla prima stazione in cui il treno fa servizio pubblico (per proseguire poi col treno immediatamento successivo nel quale sia ammesso) verrà assoggettato al pagamento di una sovratassa pari ad un terzo del costo di un biglietto a tariffa ordinaria della classe da lui occupata, calcolato isolatamente, per il percorso dalla stazione di partenza a quella di fermata; se il viaggiatore invece si rifiuta di scendere alla prima fermata, il suo viaggio verrà regolarizzato nel modo indicato nel caso *a*).

4° — Le norme di cui al punto precedente valgono tanto nel caso in cui l'esclusione dal servizio locale riguardi le tre classi, quanto nel caso in cui si riferisca alla 3ª classe soltanto.

In quest'ultimo caso, però, rimane in facoltà del viaggiatore di passare in 2ª classe, ove lo preferisca, dietro pagamento della semplice differenza di prezzo a tariffa ordinaria, dalla 3ª classe alla 2ª diretti, per tutto il percorso che effettua sul tratto escluso a seconda dei casi *a*) o *b*) del punto 3°.

5° — Le norme del punto 3° non sono applicabili quando l'esclusione dal servizio locale è limitata ai portatori di biglietti di A. R. o di sezioni di ritorno. In tale caso la regolarizzazione del viaggio si farà sempre mediante riscossione della semplice differenza fra il prezzo di un biglietto di corsa semplice a tariffa ordinaria, calcolato dalla stazione di partenza a quella destinataria del biglietto posseduto dal viaggiatore, ed il valore del biglietto stesso (metà del prezzo del biglietto di A. R.).

6° — Quando l'esclusione dal servizio locale si riferisce soltanto ai viaggiatori fruenti di concessioni speciali, la regolarizzazione deve effettuarsi col pagamento della semplice diffe-

(1) Quando si tratti di viaggiatori muniti di biglietti a tariffa locale o vicinale (per treni accelerati, omnibus o misti), la regolarizzazione deve comprendere anche il pagamento della differenza dalla tariffa ridotta (locale o vicinale) del biglietto alla tariffa ordinaria.

renza tra il prezzo del biglietto a tariffa concessionale e quello a tariffa ordinaria per la classe occupata dal viaggiatore.

Esempi:

I. Un viaggiatore munito di biglietto diretto di 2ª classe Milano-Bologna, trovato in partenza da Milano col treno 35 deve essere invitato a scendere. In caso di rifiuto deve regolarizzare il viaggio col pagamento di 1/3 del prezzo del biglietto Milano-Bologna, ossia L. 6.20 (diritto fisso e bollo compresi).

II. Lo stesso viaggiatore trovato invece dopo la partenza del treno da Milano, se accetta di scendere a Piacenza, oppure se trovato dopo Piacenza, a Parma, per proseguire, in entrambi i casi col treno 31, pagherà nel primo caso 1/3 del biglietto Milano-Piacenza e cioè L. 2.30 e nel secondo caso 1/3 del biglietto Milano-Parma, cioè L. 4.00, sempre diritto fisso e bollo compresi.

Se non scendesse nè all'una, nè all'altra fermata, deve essere regolarizzato come all'esempio N. 1.

III. Un viaggiatore munito di biglietto di 3ª classe diretto Roma-Napoli, trovato in partenza da Roma col treno 105, e che non ne volesse scendere, può regolarizzare il suo viaggio o nel modo indicato all'esempio I, cioè col pagamento di 1/3 del prezzo del biglietto 3ª classe Roma-Napoli (L. 4.55) o col passaggio in 2ª classe per tutto il percorso del tratto escluso, verso pagamento della differenza dalla 3ª alla 2ª classe in L. 7.40.

IV. Un viaggiatore con sezione di ritorno di biglietto di A. R. di 3ª classe Bologna-Padova che prendesse posto a Padova nel treno 47, deve pagare la differenza fra il prezzo di un biglietto diretto 3ª classe Padova-Bologna (L. 7.15) ed il valore della sezione di ritorno da lui posseduta) A. R. 10,20 : 2 = 5,10) più il diritto fisso ed il bollo; cioè L. 2.25 (L. 7.15 — 5.10 = 2.05 + 0.20).

Eccezione:

Le disposizioni del presente ordine di servizio non sono applicabili quando il viaggio irregolare sia stato causato dall'indebito rilascio del biglietto, da parte delle stazioni di partenza.

In tal caso il biglietto dovrà essere ritirato dal controllore, (sostituendolo con un Mod. I-204 senza riscossione di tasse) e

trasmesso con rapporto alla propria Divisione o Sezione Movimento per gli opportuni provvedimenti verso la stazione responsabile.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 113. (Servizi II, e IV).

Pagamento degli assegni a carico del fondo pensioni e sussidi.

Il servizio per il pagamento degli assegni a carico del fondo pensioni e sussidi avrà luogo, a cominciare dal 1° luglio 1910, in base alle seguenti norme, ferme restando per il pagamento di rate di pensioni e di sussidi non riscosse relative a bimestri precedenti la data suddetta, le disposizioni in vigore contenute nei paragrafi dall'I al XV dell'Istruzione n. 3 1908 (Servizi II e IV), nel paragrafo V dell'Istruzione n. 7 1908 (Servizio II) e nell'Ordine generale n. 20-1909.

Il pagamento delle pensioni e dei sussidi è effettuato a mezzo delle Delegazioni del Tesoro e delle coesistenti Sezioni di R. Tesoreria ai pensionati e sussidiati residenti nei capoluoghi di provincia, ed a mezzo degli uffici postali a quelli residenti in altri centri, osservando per il pagamento delle pensioni e dei sussidi continuativi, le disposizioni che regolano le pensioni agli impiegati delle altre Amministrazioni dello Stato, e per il pagamento dei sussidi per una sola volta, le disposizioni vigenti per i mandati diretti emessi sul bilancio dello Stato.

I pensionati ed i sussidiati sono provvisti di un libretto di iscrizione:

mod. *D*-280 per le pensioni pagabili a rate bimestrali;

mod. *D*-280 *bis* per le pensioni pagabili a rate mensili;

mod. *D*-281 per i sussidi continuativi pagabili a rate bimestrali;

mod. *D*-281 *bis* per i sussidi continuativi pagabili a rate mensili;

Tale libretto è consegnato al titolare dal Servizio da cui l'agente dipendeva all'atto della cessazione dal servizio a mezzo di un funzionario dell'Amministrazione anche di altro Servizio, residente nella località ove il pensionato ha stabilito la sua dimora.

Nel ritirare il libretto, il pensionato od il sussidiato, ovvero chi legalmente lo rappresenta, deve apporre la sua firma nella pagina e sede stabilita, alla presenza e con l'autenticazione di chi è incaricato di farne la consegna.

Del libretto viene ritirata ricevuta dal detto funzionario, il quale a mezzo del competente Servizio Centrale o Divisione lo farà trasmettere al Servizio Centrale Personale e Previdenza.

Nel caso che un pensionato o sussidiato risieda fuori della rete, le operazioni di cui sopra sono compiute a mezzo del Sindaco del luogo.

La consegna del libretto di iscrizione ai pensionati ed ai sussidiati esistenti al 30 giugno 1910, od ai loro legali rappresentanti si effettuerà all'atto del pagamento presso le Casse compartimentali e le stazioni ferroviarie, della rata di pensione o di sussidio relativa al bimestre maggio-giugno 1910.

Se tale pagamento non sia fatto personalmente ai pensionati, sussidiati o legali rappresentanti suddetti, ma con vaglia, o verso ricevuta mod. B-136, la consegna del libretto si effettuerà invece a mezzo del Sindaco della località ove ciascuno di essi ha stabilito la sua dimora.

Il pagamento delle pensioni e dei sussidi continuativi si può effettuare a cominciare dal giorno 25, o dal 26 se il 25 sia festivo, dei mesi di scadenza.

Per riscuotere le rate di assegno i pensionati ed i sussidiati od i loro legali rappresentanti, debbono esibire alla Delegazione del tesoro, se risiedono in una città capoluogo di provincia, od all'Ufficio postale, se risiedono in un altro centro, il libretto di iscrizione ed il certificato di vita, mod. *B*-55, che può essere rilasciato dal Municipio fino dal giorno 16 (non prima) del mese in cui scade il pagamento. Però, per i pensionati ed i sussidiati che riscuotono per mezzo di un legale rappresentante, il detto certificato non può essere di data anteriore al quinto giorno che precede quello dell'effettivo pagamento.

I pensionati o sussidiati che cambiano di residenza debbono avvisarne per iscritto la Delegazione del tesoro della provincia presso la quale è assegnato il pagamento.

Il pensionato od il sussidiato che per qualsiasi causa più non possieda il libretto di iscrizione, per ottenerne uno nuovo, deve presentare alla Delegazione del tesoro della provincia una istanza, insieme con una dichiarazione del fatto, da lui firmata ed autenticata da notaio, con la quale si obbliga di tenere indennizzata l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato da qualunque danno potesse derivarle dalla consegna del nuovo libretto e di riconsegnare il primo alla Delegazione stessa nel caso che lo rinvenisse.

Ordine di Servizio N. 114. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1908).

Col giorno 1° giugno 1910 viene attivato un 2° supplemento alla Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione, edizione 1° marzo 1908.

Col detto supplemento si modificano i prezzi dei biglietti per e da *La Chaux-de Fonds,* e *Le Locle-ville,* si rendono facoltativi per le vie di *Montreux* e *Territet* i biglietti per e da *Caux* e *Glion* e s'istituiscono le nuove corrispondenze dirette indicate nell'annesso prospetto, che vanno aggiunte a quelle risultanti dai prospetti allegati all'Ordine di Servizio N. 64-1908.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni viaggiatori e bagagli.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera

(Via Sempione)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Aigle	Bex	Brig (Brigue)	Bulle	Châtel St. Denis	Colombier (*)	Finhaut-Giétroz	Genève	Gruyères	La Chaux-de-Fonds
Arona	a. r.	a. r.	—	—	—	—	c. s. (1)	a. r.	—	a. r. (1)
Baveno	a. r.	a. r.	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Chivasso. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola . .	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—
Gallarate. . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Gattinara . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iselle di Trasquera	—	—	—	—	—	—	—	a. r. (2)	—	—
Milano Cent. . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—
Pallanza Fondo Toce.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santhià	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stresa.	a. r.	a. r.	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.

(*) Soltanto biglietti di 3ª classe.

(1) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

(2) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Lausanne	Le Châtelard Trient	Le Day	Montreux	Nyon	Renens	Salvan	Sierre (Siders)	Villars
Arona	—	c. s.	—	—	—	c.s. a.r (1) (*)	c. s. (1)	—	c. s.
Baveno	—	c. s.	—	—	—	c. s. (1) (*)	c. s. (1)	a. r.	—
Chivasso	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Domodossola	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	c. s.
Gallarate	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Gattinara	—	—	—	—	—	c. s. (1) (*)	—	—	—
Iselle di Trasquera	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano Cent.	—	—	—	—	—	—	—	a. r.	c. s.
Pallanza Fondo Toce	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1) (*)	—	—	—
Rapallo	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Santhià	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Stresa	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Torino P. N.	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(*) Soltanto biglietti di 3ª classe.
(1) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(2) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verrano istituiti soltanto in caso di bisogno.

Ordine di Servizio N. 115. (SERVIZIO VII).

Servizio viaggiatori, bagagli e cani alla stazione di Sella.

A datare dal 1° giugno 1910, la stazione di Sella, della linea Torino-Bra-Savona, viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani in servizio interno e cumulativo italiano.

Il servizio dei bagagli è però limitato alle spedizioni composte di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 91 del: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908), dovranno essere aggiunte, rispettivamente, nelle colonne 6 e 7, di fronte al nome della stazione di Sella, le lettere V e B (1).

Inoltre il nome della stazione di Sella e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza, dovranno essere aggiunte a pagina 51 del: « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche » in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli, fra i nomi delle stazioni di Segni Paliano e Sella di Corno.

Le stazioni delle linee Torino-Bra-Savona ed Alessandria Acqui-Savona rileveranno la distanza per Sella dalle tabelle polimetriche n. 25 e 27 del menzionato: « Prontuario Generale » Le altre stazioni formeranno la distanza per Sella aggiungendo Km. 3 a quella di Ferrania, oppure Km. 8 a quella di Santuario, scegliendo, dal confronto, la distanza che risulterà più breve. L'instradamento da esporsi per Sella sarà quello della stazione presa per base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 116. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sui tratti Castelmaggiore-San Giorgio di Piano, Arquà Polesine-Rovigo e Stanghella-Monselice.

Dalle ore 0 del 1° giugno 1910 verrà attivato il doppio binario sui tratti Castelmaggiore-S. Giorgio di Piano, Arquà Polesine-Rovigo e Stanghella-Monselice della linea Bologna-Padova.

Per tale data verranno spostati opportunamente i segnali di protezione delle stazioni interessate, i cui dischi di 2ª categoria si troveranno pertanto a sinistra - meno quello di Monselice, che sarà a destra - dei treni cui comandano, e alle sotto indicate distanze dall'asse dei rispettivi F. V.

Disco	di	Castelmaggiore	verso	S. Giorgio di Piano	m. 1326
»	»	S. Giorgio di Piano	»	Castelmaggiore	» 1040
»	»	Arquà Polesine	»	Rovigo	» 1582
»	»	Rovigo	»	Arquà	» 1268
»	»	Stanghella	»	S. Elena	» 1112
»	»	S. Elena	»	Stanghella	» 1310
				Monselice	» 1282
»	»	Monselice	»	S. Elena	» 1257

La stazione di Arquà Polesine è provvista di un unico binario della capacità di 80 veicoli per le precedenze dei treni nei due sensi, situato fra i due binari di corsa; quella di S. Elena-Este ne ha due della capacità ognuno di 80 veicoli, uno per le precedenze dei treni pari e uno per le precedenze dei treni dispari.

Con l'attivazione del doppio binario sul tratto Arquà Polesine-Rovigo rimane soppresso il Bivio Chioggia al Km. 78+677.

Le Divisioni interessate daranno tutte le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 della Direzione Compartimentale di Venezia.

Ordine di Servizio N. 117. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 319-1909).

Col 1° giugno 1910, nella voce « *Lastre di vetro piane o ricurve, semplicemente soffiate ecc.* », che figura nella intestazione della tariffa locale N. 601 P. V., dopo le parole « ed anche pulite », sono da aggiungere le seguenti: « *o smerigliate* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 118. (Servizio VIII).

Tassazione delle lavagne od ardesie artificiali.

Col 1° giugno 1910, le indicazioni della classe 4ª e delle Tariffe speciale N. 121 serie D e locali N. 304 e 414, che figurano nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. di fronte alla voce « *Lavagne od ardesie artificiali, costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse* », sono da sostituire con le indicazioni: *della classe 6ª e della tariffa speciale N. 121, serie G.*

Per la detta merce sono stati poi istituiti prezzi applicabili a trasporti con peso minimo di 5 tonnellate per carro.

In conseguenza di ciò nella tariffa speciale N. 121, serie G., devono aggiungersi i prezzi risultanti dal qui unito prospetto col richiamo (4) alla seguente nota, da riportarsi a piè di pagina:

(4) Prezzi valevoli soltanto per trasporti di lavagne od ardesie artificiali, costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse.

Zone di percorrenza												Diritto fisso per tonnellata
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
da 1 a 50 km.	da 51 a 100 km.	da 101 a 200 km.	da 201 a 300 km.	da 301 a 400 km.	da 401 a 500 km.	da 501 a 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km.	da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.	
LIRE												
0.0721	0.0669	0.0515	0.0515	0.0463	0,0463	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0309	0.0309	1.236
3.605	6.95	12,10	17.25	21.88	26.51	30.63	34 75	38.35	41.95	45.04	—	

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 119. (Servizio VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli tra la Francia e la Svizzera, via Ventimiglia-Gottardo e Ventimiglia-Sempione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 85-1908)

Col 1° giugno 1910 viene attivato un 1° Supplemento alla Tariffa del servizio sovraindicato, edizione 1° aprile 1908.

Nel detto supplemento figurano i prezzi modificati delle corrispondenze con *Caux, Glion, La Chaux-de-Fonds* e *Le Locle-Ville,* nonchè alcune nuove corrispondenze dirette per viaggiatori e bagagli fra diverse stazioni delle ferrovie francesi P. L. M. e quelle svizzere di Lugano, Lucerna e Winterthur.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 45. (SERVIZIO X).

Riattivazione delle Officine di riparazione veicoli di Messina.

Il 2 maggio 1910, sono rientrate in attività le Officine di riparazione veicoli di Messina.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 3ᵛ -1910.

Stazione o treno ....

SERVIZIO VII

Inventario - per serie e quantità - dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Amministrazioni, alle ore 17 del giorno 10 giugno 1910.

DATA			F Chiusi per derrate	G Chiusi per bestiame	H Chiusi per merci	L Aperti sponde alte	P Aperti con o senza sponde	Q Aperti con bilico	TOTALE Chiusi	TOTALE Aperti	Ge Carri chiusi scuderia	Go Carri a gabbia	Serbatoi	Gru	TOTALE generale	Di altre amministrazioni (esclusi i carri di proprietà privata) esteri	Di altre amministrazioni (esclusi i carri di proprietà privata) nazionali
Giorno 10	In viaggio alle ore 17. (1)	Buoni.															
		Guasti.															
	Rimanenza in stazione.	Buoni.															
		Guasti.															
dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni.																	
Quantità per serie.																	

ANNOTAZIONI

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno ....

che alle ore 17 si trovava { fermo nelle stazioni di .... / in viaggio fra le stazioni di .... e ....

Il Capo treno

(firma) ....

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli. La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria Delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevano giungere nella stazione terminale prima delle 17 e che giunsero invece dopo le 17:

treno ...... giunto ore ......

treno ...... giunto ore ......

Materiale inventariato dalla stazione e non preso in caricamento sul modulo 302/701.

Il Capo stazione

(firma) ....

NB. — Il presente prospetto - anche se negativo - dovrà inviarsi al Circolo o Sotto-Circolo di Ripartizione la sera dell'11 giugno 1910 allegato al modulo 302/701.

Circolare N. 3.V (Servizio VIII).

Inventario generale dei carri al giorno 10 giugno 1910.

Il giorno 10 giugno 1910, si dovrà eseguire un inventario generale *per serie e per quantità* dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione di *tutti i carri* — compresi i carri fuori servizio, perchè etichettati — sia dello Stato che noleggiati, nonchè di tutti i carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane esistenti sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle squadre di rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc., esclusi i carri esistenti nelle officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime; ed infine i carri del traffico in temporanea consegna al Mantenimento ed alle Costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiale o no.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le squadre di rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità*, dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dallo apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell'inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capi treno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell'ora si trovano effettivamente in viaggio, anche se essi, all'ora stessa, siano fermi in qualsiasi stazione.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17, o le due stazioni fra le quali a quella ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli. consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione Veicoli della propria circoscrizione.

E' fatto perciò obbligo alle Sezioni del Movimento di rimettere in tempo ai capi conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai capi conduttori principali di fornire tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l'orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio, provvederà all'inventario la stazione terminale del treno, quale sia per essere l'ora d'arrivo.

E' fatto però obbligo al capo conduttore di avvisare il capo stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l'ora d'arrivo del treno.

Le Sezioni del Movimento e le Divisioni senza Sezioni, entro il 13 giugno comunicheranno alla Delegazione Veicoli una distinta di tutti i treni — ordinari, straordinari, supplementari — che alle ore 17 del 10 giugno si trovavano in viaggio; le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive Delegazioni Veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle Stazioni sul modulo 302-701 del giorno 10 rettificandone le situazioni relative alla *rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti con le Ferrovie corrispondenti faranno risultare, per quanto riguarda il materiale in servizio da e per le citate Ferrovie, i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da queste a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi stazione di affidare l'incarico di questi inventari ad agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la voluta esattezza.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16 e 17.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elenco delle stazioni alle quali devono distribuirsi 3 esemplari del prospetto INVENTARIO CARRI

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bari
Barletta
Battipaglia
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Bologna Scalo Pr.
Bra
Brescia
Brindisi
Bussoleno
Caltanissetta
Cancello
Casale M.
Caserta
Castelbolognese
Castellammare A.
Catania
Ceva
Chiasso
Catanzaro Marina
Chiusi
Chiavasso
Civitavecchia
Colico

Como S. Giovanni
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Empoli
Fabriano
Faenza
Ferrara
Firenze C. M.
» P. P.
» S. M.
Foggia
Foligno
Forlì
Gallarate
Genova P. B.
» P. P.
» P. C.
» P.
Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno M.
» S. M.
» Torretta
Lucca
Luino
Mantova
Messina C.
Mestre
Metaponto

Milano C.
» Lamb.
» P. G.
» P. R.
» P. S.
» P. T.
Milano (Transito) la Librera
Modena
Monza
Mortara
Napoli
» Scalo Inf.
» » Mar.
Nizza Monferrato
Novara
Novi Ligure
Novi S. Bovo
Padova
Palermo
Parma
Pavia
Piacenza
Piadena
Pisa C.
Pistoia
Pontebba
Potenza inf.
Ravenna
Reggio Emilia
Reggio Calabria
Rimini
Rogoredo
Roma Termini

Roma Trastevere
» Tuscolana
Ronco
S. Benigno
S. Limbania
Salerno
Sampierdarena
» forni
» scalo
Savona L.
» Mare
Seregno
Sestri Ponente
Siracusa
Sondrio
Spezia
Taranto
Terni
Torino P. N.
» P. S.
» Smistam.
Torre Annunz. C.
Tortona
Treviglio
Treviso
Udine
Venezia Mar
» S. Lucia
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. Vescovo
Vicenza
Voghera

Errata-Corrige

—

Ordine di Servizio N. 101 (*Boll. N. 19-1910*). — Nella prima riga invece di « Nella serie *C* ecc. » devesi leggere: « Nella serie *C*[a)] ecc. ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO III - N. 22. 2 GIUGNO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, giugno 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N.* ***121-1910.***

Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie secondarie Italiane

Società Anonima sedente in Padova
Direzione dell' Esercizio « Padova »

Esercizio della linea " Stazione per la Carnia-Villa Santina "

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso a tutte le linee staccate dalla Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero) nonchè alle Ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Santhià-Biella, Bari-Locorotondo, Valle Brembana, Rezzato-Vobarno, Valle Seriana, Cremona-Borgo S. Donnino, Mandela-Subiaco, Massa Marittima-Follonica Porto, Alessandria-Ovada, Verona-Caprino-Garda, Sondrio-Tirano, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo e Iseo Edolo, della Valsugana, Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana », Lago d'Iseo (transito Paratico), ed alla linea Cerignola stazione-Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità	Veicoli e Bestiame	Trasporti a Domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Stazione per la Carnia
Tolmezzo . . .	Stazione per la Carnia-Villa Santina	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	11
Villa Santina . .		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	20

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 121-1910.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo con la Società Veneta. Linea Stazione per la Carnia-Villa Santina.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. S.	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.00	0.65	2.20	1.55	1.00
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	1.90	1.35	0.85
Gemona Ospedaletto	Tolmezzo		Totale	23	2.80	2.00	1.30	2.65	1.90	1.25	4.10 (1)	2.90 (1)	1.85 (1)
			F. S.	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.00	0.65	2.20	1.55	1.00
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	Villa Santina		Totale	32	3.85	2.70	1.75	3.70	2.60	1.70	5.60 (1)	3.95 (1)	2.55 (1)
			F. S.	168	20.95	14.65	9.50	19.50	13.65	8.80	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Mestre	Tolmezzo	Treviso	Totale	179	22.20	15.55	10.10	20.75	14.55	9.40	—	—	—
			F. S.	168	20.95	14.65	9.50	19.50	13.65	8.80	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	Villa Santina	id.	Totale	188	23.25	16.25	10.55	21.80	15.25	9.85	—	—	—
			F. S.	197	23.80	16.65	10.75	22.90	16.00	10.30	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Padova	Tolmezzo	Mestre Treviso	Totale	208	25.05	17.55	11.35	21.15	16.90	10.90	—	—	—
			F. S.	197	23.80	16.65	10.75	22.90	16.00	10.30	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	Villa Santina	id.	Totale	217	26.10	18.25	11.80	25.20	17.60	11.35	—	—	—

(1) Validità un giorno.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice — Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Corsa semplice — Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	ANDATA e RITORNO 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. S.	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Pontebba	Tolmezzo		Totale	40	5.00	3.50	2.30	4.65	3.30	2.15	—	—	—
			F. S.	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	Villa Santina		Totale	49	6.05	4.20	2.75	5.70	4.00	2.60	—	—	—
			F. S.	90	11.50	8.05	5.25	10.45	7.35	4.70	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Pordenone	Tolmezzo		Totale	101	12.75	8.95	5.85	11.70	8.25	5.30	—	—	—
			F. S.	90	11.50	8.05	5.25	10.45	7.35	4.70	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	Villa Santina		Totale	110	13.80	9.65	6.30	12.75	8.95	5.75	—	—	—
			F. S.	22	2.85	2.00	1.30	2.60	1.80	1.15	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Tarcento	Tolmezzo		Totale	33	4.10 (1)	2.90 (1)	1.90 (1)	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			F. S	22	2.85	2.00	1.30	2.60	1.80	1.15	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	Villa Santina		Totale	42	5.15 (1)	3.60 (1)	2.35 (1)	4.90	3.40	2.20	—	—	—
			F. S.	147	18.80	13.15	8.55	17.10	11.95	7.70	—	—	—
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	—	—	—
Treviso	Tolmezzo		Totale	158	20.05	14.05	9.15	18.35	12.85	8.30	—	—	—

(1) Soltanto in partenza dalle stazioni della Società Veneta.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice — Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Corsa semplice — Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	ANDATA e RITORNO 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. S.	147	18.80	13.15	8.55	17.10	11.95	7.70	—	—	—
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	—	—	—
Treviso	**Villa Santina**		Totale	167	21.10	14.75	9.60	19.40	13.55	8,75	—	—	—
			F. S.	26	—	—	—	3.05	2.15	1.40	—	—	—
			S. V.	11	—	—	—	1.25	0.90	0 60	—	—	—
Tricesimo	**Tolmezzo**		Totale	37	—	—	—	4.30	3.05	2.00	—	—	—
			F. S.	26	—	—	—	3.05	2.15	1.40	—	—	—
			S. V.	20	—	—	—	2.30	1.60	1.05	—	—	—
id.	**Villa Santina**		Totale	46	—	—	—	5,35	3.75	2.45	—	—	—
			F. S.	41	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	7.45	5.20	3.40
			S. V.	11	1.25	0 90	0.60	1.25	0.90	0.60	1.90	1.35	0.85
Udine	**Tolmezzo**		Totale	52	6.50	4.60	3.00	6.05	4.25	2.75	9.35 (1)	6.55 (1)	4.25 (1)
			F. S.	41	5 25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	7.45	5.20	3.40
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	**Villa Santina**		Totale	61	7.55	5.30	3.45	7.10	4.95	3.20	10.85 (1)	7.60 (1)	4.95 (1)
			F. S.	177	21.85	15.30	9.90	20.55	14.40	9.25	32.35	22.65	14.65
			S. V.	11	1.25	0.90	0.60	1.25	0.90	0.60	1.90	1.35	0.85
Venezia S. Lucia	**Tolmezzo**	Mestre-Treviso	Totale	188	23·10	16.20	10.50	21.80	15.30	9.85	34.25 (2)	24.00 (2)	15.50 (2)
			F. S.	177	21.85	15.30	9.90	20.55	14.40	9.25	32.35	22.65	14.65
			S. V.	20	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	**Villa Santina**		Totale	197	24.15	16.90	10.95	22.85	16.00	10.30	35.75 (2)	25.05 (2)	16.20 (2)

(1) Validità un giorno.
(2) Validità due giorni.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 121-1910.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alle quali appartengono	TRANSITI e punti di allacciamento colle reti principali	Distanze dai tansiti Km.	TARIFFA DIFFERENZIALE *B*			Tariffa speciale per operai in comitiva	TARIFFA MILITARE			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª classe	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Tolmezzo	Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina	Stazione per la Carnia	11	0,80	0,55	0,40	0,30	0,35	0,25	0,20	2.486
Villa Santina . .	Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina	Stazione per la Carnia	20	1,45	1,00	0.70	0,55	0.60	0,45	0,30	4.52

Ordine di Servizio N. 120. (Servizio VII, X e XI)

Regolamenti d'esercizio per le linee complementari a scartamento ridotto.

Per il servizio sulle linee complementari a scartamento ridotto, si sono pubblicati appositi regolamenti ed istruzioni, che riuniti in diversi libretti vengono distribuiti alle diverse categorie di agenti dai quali debbono essere osservati:

Parte I — Segnali e norme relative;
» II — Circolazione dei treni;
» III — Formazione dei treni e manovre;
» IV — Frenatura dei treni;
» V — Servizio del personale dei treni;
» VI — Servizio del personale di macchina;
» VII — Servizio del personale del mantenimento;
» VIII — Uso dei carrelli.

Agli uffici e ai dirigenti sarà distribuito il libretto completo con le 8 parti suddette; agli altri agenti la distribuzione sarà fatta nel modo seguente:

al personale del movimento il libretto con le parti I, II, III, IV e V;

al personale di macchina, il libretto con le parti I, II, III e VI;

al personale del mantenimento, il libretto con le parti I, II, VII e VIII.

La distribuzione deve essere fatta a cura delle divisioni ritirando dai singoli agenti ricevuta, da conservarsi nella rispettiva posizione personale, previa annotazione nel foglio matricolare.

Le divisioni medesime debbono curare che tutti gli agenti prendano esatta cognizione delle disposizioni regolamentari in modo da poterle applicare senza incertezze.

Ordine di Servizio N. 121 (Servizio VII).

Servizio cumulativo colla ferrovia: Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società Veneta, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, a partire dal 6 giugno 1910 viene attivato, pel transito della Stazione per la Carnia, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato, le amministrazioni sottoindicate e la predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti.

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della ferrovia Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, salvo le limitazioni di cui al punto 6° pei trasporti dei viaggiatori ed al punto 11° pei trasporti di bagagli e cani, a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola città.

Colla stessa data tale servizio cumulativo viene pure attuato con tutte le stazioni delle linee staccate della Società Veneta, esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero, delle Ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Verona-Caprino-Garda, Valle Brembana, Valle Seriana, Cremona-Borgo S. Donnino, Mandela-Subiaco, Massa Marittima-Follonica Porto, Alessandria-Ovada, Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno, Sondrio-Tirano, Bari-Locorotondo, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo ed Iseo-Edolo, della Valsugana e delle Società di Navigazione sul Lago Maggiore, sul Lago di Como « Lariana » e sul Lago d'Iseo, (transito Paratico) in quanto, beninteso le stazioni delle dette amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione comune di transito.

3. *Tariffe* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato:* le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina,* le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato senza le sopratasse dell'1 % e del 3 %. Le quote delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. sono le stesse stabilite per le altre linee della Societa Veneta.

Rammentasi che per i trasporti fra stazioni esclusive delle linee distaccate della Società Veneta (compresa la linea Stazione per la Carnia-Villa Santina), con transito sulla Rete dello Stato, non è ammesso il cumulo delle distanze di tali linee e che i rispettivi percorsi devono essere considerati separatamente anche agli effetti dell'applicazione delle tasse minime.

A questa norma fanno eccezione i trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., i cui prezzi devono essere calcolati una sol volta anche quando l'intero percorso del trasporto interessa più linee della Società Veneta, salvo quanto è stabilito per la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

c) *per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate al precedente punto 1°:* le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1903) saranno applicabili anche sul

percorso della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0.35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

5. *Elenco delle stazioni della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina e relative distanze dalla Stazione per la Carnia, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina, le relative distanze dalla Stazione per la Carnia, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*, al presente Ordine di Servizio.

Trasporti di viaggiatori.

6. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *C* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

7. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato, quanto le stazioni della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina, distribuiscono i biglietti a

percorso facoltativo del modello conforme a quello adottato dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

8. *Tassa di bollo* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa di bollo.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina pei convogli delle due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. *Penalitá ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla Stazione per la Carnia, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee dell' altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani e giornali.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle tasse minime di lire 0.70 e di lire 0.35 per spedizione, rispet-

tivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla linea Stazione per la Carnia–Villa Santina.

Per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani, sono da applicarsi per il percorso sulla linea Stazione per la Carnia-Villa Santina le quote seguenti:

Dalla STAZIONE PER LA CARNIA a	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzi per capo
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Tolmezzo . .	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,40	0,45	0,50	4,972	0,25 (1)
Villa Santina	0,35	0,35	0,35	0,40	0.50	0,55	0,65	0,75	0,85	0,95	9,040	0,50

(1) Prezzo minimo per spedizione L. 0,35.

14. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli e pei cani, il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come peraltro è detto nel precedente punto 1°, con tutte le stazioni della linea Stazione per la Carnia-Villa Santina.

Trasporti a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

15. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata; nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

16. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via di mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

17. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo colla linea Stazione per la Carnia-Villa Santina si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno istradati per il percorso sulle Ferrovie dello Stato in base alle norme vigenti.

18. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso stabilito dalle tariffe vigenti sulle rispettive Amministrazioni sarà applicato nella misura fissata dai singoli servizi cumulativi, salva l'esazione del diritto supplementare a favore dell'Amministrazione intermedia, quando ne sia il caso, e tenuto presente che per la linea Stazione per la Carnia-Villa Santina il diritto fisso si applica con le modalità in vigore sulle altre linee della Società Veneta.

19. *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e nella misura della metà sulla linea Stazione per la Carnia-Villa Santina. Avvertesi inoltre che il prezzo minimo per le spedizioni tassabili con le tariffe speciali N. 2, 3, ecc., è rispetto al percorso della Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, di L. 0.40.

Per le altre amministrazioni indicate al punto primo, valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

20. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al punto 1° del presente Ordine di Servizio, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

21. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

22. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

23. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazione al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

24. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione,

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

25. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa-Santina e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la Stazione per la Carnia, oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria di dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Essendo la linea Stazione per la Carnia-Villa Santina ammessa alla Convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi colla lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette coll'estero e tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle ferrovie soggette alla Convenzione internazionale o viceversa, però le tariffe dirette internazionali sono applicabili soltanto pel tratto della Stazione per la Carnìa, da una parte, a quelle estere ammesse dall'altra e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine coll'estero per l'ulteriore proseguimento.

In tale ultimo caso la tassazione si farà, pel percorso italiano colle norme del servizio cumulativo italiano.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la Stazione per la Carnia e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

26 *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di per la Carnia incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, pel ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della ferrovia Stazione per la

Carnia-Villa Santina a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

27. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale. se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

28. *Scambio del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Am-

ministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane,

I carri della Società Veneta assegnati alla linea Stazione per la Carnia-Villa Santina portano la sigla S. V. e l'iscrizione « transito Stazione per la Carnia » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione comune per la quale avverrà il passaggio.

I carri passati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi tanto se carichi, che vuoti al transito della Stazione per la Carnia.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G.-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km. da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve correre, per ritornare al transito della Stazione per la Carnia.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

Quando un veicolo della Società Veneta manchi delle etichette del transito di entrata, più sopra accennate, la stazione destinataria che lo debba restituire vuoto o caricare in direzione del transito stesso, chiederà telegraficamente all' Ufficio Circolazione Veicoli in Roma quale sia la stazione comune colla Società suddetta, per la quale esso è entrato sulla Rete dello Stato.

29. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla convenzione, di

cui al primo alinea del punto 28 dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

30. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla Stazione per la Carnia deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno dalla Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la Stazione per la Carnia deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-111 da inviarsi all' Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione di Esercizio della Società Veneta in Padova.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

31. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse per la ricognizione la Stazione per la Carnia, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa

di pesatura alla ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

32. *Gestioni contabili al transito.* — La Stazione per la la Carnia come stazione di transito colla ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.* », pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Uffici.

33. *Servizio nella stazione comune.* — Nella Stazione comune per la Carnia il servizio sarà fatto dalla Rete di Stato anche per conto e nell'interesse della Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina.

34. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B*, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, e nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1902) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito*, si dovrà aggiungere per la Società Veneta l' indicazione del transito di: « Stazione per la Carnia ».

Inoltre a pagina 95 del « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*Edizione 1° luglio 1908*), dovrà essere aggiunto di fianco al nome della Stazione per la Carnia il richiamo (***) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce:

(***) Stazione di transito colla Società Veneta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 122. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 87-1910)

D'accordo con le ferrovie austriache sono state stabilite le seguenti aggiunte e modificazioni che, a datare dal 1° giugno 1910, debbono essere introdotte nella Tariffa italo-austro-ungarica.

Cap. II. — Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Pag. 49 b. (ristampata col 6° supplemento). La posizione 879/567 dovrà essere completata, nel testo, come segue:

« Battenti o serrande, anche avvolgibili, di lamiera, anche spalmata o zincata ».

Pag. 78. - Posizione 1892/2073. Nella *terza* colonna della classificazione estera, *parte IV*, aggiungere l'indicazione della eccezionale « 29 ».

Pag. 94. - Cancellare la posizione 2532-a/874-a: Vetro (lastre di), per finestre, pavimenti, tettoie e simili, molate, ecc. con la relativa classificazione.

Pag. 98-c. (ristampata col 6° supplemento). Aggiungere la seguente posizione:

« /551-d/ — / Rollbalken, Rolläden, Rouleaux (Jalousien) « aus Eisenblech oder Eisenplatten, auch angestrichen oder « verzinkt — siehe Eisen Nr. 567. »

Pag. 98 c. — La posizione 567/879 è da modificarsi come segue:

« Türen von Eisenblech, Rollbalken, Rolläden, Rouleaux « (Jalousien) aus Eisenblech oder Eisenplatten, sämtlich auch « angestrichen oder verzinkt ».

Pag. 101. — Cancellare la posizione 874-a/2532-a, aggiunta col 2° supplemento.

Cap. III. — Elenco delle stazioni italiane (ristampato col 3° supplemento)

Modificare come segue le distanze dalle seguenti stazioni.

Pag.	Stazione		Transito		Km.				in luogo di
Pag. 115.-	*Alano Fener Valdobbiadene*	-	Peri	transito	Km.	*164*	in	luogo	di 191
» 116.-	*Arcola*	-	»	»	»	*270*	»	»	» 275
	»	-	Pontebba	»	»	*512*	»	»	» 517
	»	-	Cormons	»	»	*462*	»	»	» 467
» 117.-	*Belluno*	-	Peri	»	»	*212*	»	»	» 239
» 121.-	*Cervo S. Bartolomeo*	-	»	»	»	*426*	»	»	» 425
	»	-	Pontebba	»	»	*668*	»	»	» 667
	»	-	Cormons	»	»	*618*	»	»	» 617
	Cesio Busche	-	Peri	»	»	*188*	»	»	» 215
» 122.-	*Cornuda*	-	»	»	»	*151*	»	»	» 181
» 123.-	*Feltre*	-	»	»	»	*181*	»	»	» 208
» 130-b.-	*Postioma*	-	»	»	»	*156*	»	»	» 164
» 130-e.-	*S. Giovanni a Teduccio*	-	»	»	»	*854*	»	»	» 853
	»	-	Pontebba	»	»	*981*	»	»	» 980
	»	-	Cormons	»	»	*931*	»	»	» 930
	S. Giustina	-	Peri	»	»	*195*	»	»	» 222
» 130-f -	*Sedico Bribano*	-	»	»	»	*200*	»	»	» 227
» 130-h -	*Trevignano Signoressa*	-	»	»	»	*151*	»	»	» 169

Cap. IV. — Elenco delle stazioni austro-ungariche.

Pag. 133. - Dopo la stazione di Alt-Kolin inserire la seguente:

| × *Alt-Lieben* | K.k.St.B. | - | - | - | 799 | 737 | - | 6 ✝ 7 | 1-5 | - |

(✝) vedasi nota a piè della presente pagina.

Pag. 161. - Cancellare la stazione di Lieben delle ferrovie: Oe. N. W. B., con tutte le indicazioni e modificare la successiva stazione di Lieben | St. E. G. | in: | Lieben | K. k. St. B. |

Pag. 173. - La stazione di *Prag* (St. B.) dev'essere corretta in:

× *Prag Franz Josefs-Bahnhof.*

Le successive stazioni di | *Prag* | Oe. N. W. B. | e di | *Prag* | St. E. G. | devono essere corrette rispettivamente in:

× *Prag Nordwestbahnhof* | K. k. St. B. |
× *Prag Staatsbahnhof* | K. k. St. B. |

Pag. 185. - Le indicazioni relative alla stazione di Teschen sono da modificare come segue:

Teschen | K.k.St.B. | Wien S. B. (*) | Wien S. B. (*) | - | 1033 | 725 | - | 7 | 1-6 | - |

Pag. 133. 195. - Le indicazioni esposte nelle colonne 2, 3 e 4 e relative alle sopra citate tre stazioni di Prag, dovranno essere modificate in conformità di quanto, per le medesime, sopra si dispone.

Parte IV. — Prezzi di trasporto per la percorrenza estera.

Pag. 302. - (ristampata col 6° supplemento). Tariffa eccezionale N° 29. - Dopo la posizione 1891/2072 inserire la seguente:

« /1892/2073/ Piriti, cioè: residui della fusione delle piriti/. »

esponendo nella quarta colonna l'indicazione: « Teschen », nella settima (terza del transito di Peri), il prezzo di « 2.41 » contrassegnato col richiamo (2) e nella decima (terza del transito di Pontebba), il prezzo di 1.85, pure contrassegnato col richiamo (2).

(✝) In luogo dell'asterisco sarà da esporsi quel richiamo che, di conformità al 3° supplemento, sarà stato indicato per la nota aggiunta allora, cioè: « Verranno eccezionalmente instradati via Pontebba ecc. »

Parte V. — Prezzi di trasporto per la percorrenza estera.

La stazione *Lieben* delle ferrovie *Oe. N. W. B.* dev' essere corretta in: *Alt-Lieben* e ciò a pagina 310, 311 e 319, (ove la stazione fu aggiunta col 3° supplemento), 316 e 316-a (ristampate col 6° supplemento), 320-a e 337 (ristampate col 3° supplemento), avvertendo che nella prima colonna — Amministrazione da cui dipende la stazione — l'attuale indicazione: « *Oe. N. W. B.* », dovrà essere corretta in: « K. k. St. B ».

Per l' altra stazione di *Lieben*, appartenente alla ferrovia *St. E. G.*, quest'ultima indicazione dovrà essere corretta, nella solita prima colonna, in « *K. k. St. B.* » La correzione deve essere eseguita alle stesse pagine sopra indicate per Lieben Oe. N. W. B.

Per la stazione di *Prag* (*St. B.*) delle Ferrovie *K. k. St. B.*, la denominazione della stazione (seconda colonna), dev' essere modificata in: *Prag Franz Josefs Bahnhof.* Ciò si verifica alle pagine 310, 311, 317 (tariffe eccezionali 12 e 14), 318 (tariffe eccezionali 16 e 18), 319, 320 (tariffe eccezionali 21 e 23), 320-a (ristampata col 3° supplemento), 321 (tariffe eccezionali 25 e 26), 322, 323 (tariffa eccezionale 30, ristampata col 2° supplemento), 325 (tariffa eccezionale 34), 326 (tariffa eccezionale 35), 327 (tariffe eccezionali 37 e 38), 328 (tariffa eccezionale 39), 329 (tariffe eccezionali 41 e 42, quest'ultima ristampata col 3° supplemento), 330 (tariffe eccezionali 43 e 44), 331 (tariffe eccezionali 45 e 46), 332, 334 e 335.

Alle pagine 316 e 316-a (ristampate col 6° supplemento) la stazione di *Prag*, appartenente alle ferrovie: « *K. k. St. B.* » dovrà essere completata come segue: « *Prag Franz Josefs Bahnhof* ».

La stazione *Prag*, appartenente alle ferrovie *Oe. N. W. B.* dovrà essere corretta in « *Prag Nordwestbahnhof* » modificando pure in « *K. k. St. B.* » l'indicazione dell' Amministrazione proprietaria; ciò alle pagine 312, 313, 334 e 335.

Infine la stazione *Prag* appartenente alle Ferrovie *St. E. G.*, dovrà essere corretta in « *Prag Staatsbahnhof* », modificando

pure in « *K. k. St. B.* » l' indicazione dell' Amministrazione proprietaria; ciò alle pagine 312, 313, 316 e 316-a (queste ristampate col 6° supplemento), 322, 334 e 335.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 123. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Vastogirardi.

La stazione di Vastrogirardi, della linea Sulmona-Isernia, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a Grande Velocità in colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, dal 6 giugno 1910 viene abilitata anche al servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente però alle spedizioni di peso non eccedente i Kg. 200 e composte di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 50.

Di conseguenza, a pagina 103 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », si dovrà aggiungere nella colonna 10, di fronte al nome della stazione di Vastogirardi, la lettera O col richiamo (II) corrispondente alla seguente nota da ripotarsi in calce alla pagina stessa:

(II) Limitatamente alle spedizioni di peso non superiore ai 200 Kg. e costituite di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 50.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 124. (SERVIZIO VIII).

I° Servizi ocumulativo col tronco Mestre-Castelfranco-Bassano-Veneto della Ferrovia della Valsugana, per il trasporto, dei viaggiatori, bagagli e cani. — 2° Estensione del servizio cumulativo per detti trasporti e per quello dei giornali, al tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna della Ferrovia suindicata.

(Vedi Ordini di Servizio n. 200-1909 e n. 366-1909).

Punto 1°.

Trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.

Alle corrispondenze con biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in servizio cumulativo col tronco Mestre-Castelfranco-Bassano della Ferrovia della Valsugana, di cui il prospetto « Allegato *A* » all'Ordine di Servizio N. 200-1909, sono aggiunte — a partire dal primo giugno 1910 — le corrispondenze indicate nell'unito prospetto « Allegato *A* ».

Trasporto dei bagagli e cani.

Le suindicate nuove corrispondenze sono naturalmente ammesse anche alla registrazione diretta dei bagagli e cani in servizio cumulativo. Le quote da computarsi sul percorso della Valsugana già risultano dal detto Ordine di Servizio N. 200-1909.

Punto 2°.

Trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.

Le corrispondenze con biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno ammesse — a far luogo dal primo giugno 1910 — al servizio cumulativo col nuovo tronco Bassano Veneto — Carpanè Valstagna, della Ferrovia della Valsugana, risultano dall'unito prospetto « Allegato *B* ».

Trasporto dei bagagli e cani.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con detto nuovo tronco per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani, sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

Per i percorsi della Ferrovia della Valsugana sono da computarsi le quote seguenti:

DA	A	Chilometri	BAGAGLI											CANI
			Tasse per chilogrammi										Oltre 100 Kg. — Prezzi per tonnellata	— Prezzi per capo
o viceversa			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Mestre . .	Solagna	58	0.35	0.55	0.80	1.05	1.30	1.60	1.85	2.10	2.35	2.65	26.101	1.30
Castelfranco	id.	26	0.35	0.35	0 40	0.50	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.702	0.60
Bassano .	id.	7	0 35	0.35	0 35	0 35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	3.150	0.35
Mestre . .	Carpanè Valstagna	65	0.35	0.60	0.90	1.20	1.50	1.75	2.05	2.35	2.65	2.95	29.255	1.50
Castelfranco	id.	33	0.35	0.35	0.45	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.852	0.75
Bassano .	id.	14	0.35	0.35	0.35	0 35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.60	0.65	6.301	0.35

Trasporto dei giornali.

Il servizio cumulativo col nuovo tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna, per il trasporto dei giornali, è ammesso da e per tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie secondarie abilitate al servizio cumulativo con la Ferrovia della Valsugana per il trasporto di merci, veicoli e bestiame, indicate al punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 372-1908.

* * *

Tutte le condizioni e norme relative al trasporto in servizio cumulativo tanto dei viaggiatori a tariffa ordinaria quanto dei bagagli e cani, indicate nell'Ordine di Servizio N. 200-1909, sono estese ai trasporti in servizio cumulativo col detto nuovo tronco.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909) e il Regolamento pei trasporti militari, sono applicabili anche sul percorso del nuovo tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna della Ferrovia della Valsugana, in tutte le loro prescrizioni e modalità stabilite per effetto delle concessioni medesime.

La tassazione dei trasporti in base a tali concessioni, per il percorso della ferrovia Valsugana, sarà fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e, beninteso, senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia della Valsugana per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta (salva sempre per i bagagli la tassa minima di L. 0.35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *C* ».

In relazione a tale prospetto devono essere fatte opportune aggiunte nel fascicolo « Norme di Servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari » (edizione 1903).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 46. (Servizio VIII).

Trasporto della materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 88–1910).

Il peso di Kg. 5, indicato nelle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'Allegato N. 9 alle tariffe quale massimo per le spedizioni di esplosivi che possono essere effettuate senza la licenza di trasporto dell'autorità di Pubblica Sicurezza, si deve intendere a netto.

Pertanto, quando vengano presentate spedizioni di esplo-

sivi aventi un peso lordo superiore a Kg. 5 senza la detta licenza, le stazioni devono pretendere dai mittenti una dichiarazione scritta sulla lettera di porto che il peso netto dell'esplosivo non supera i 5 Kg. e che essi si assumono la responsabilità di qualche conseguenza derivante da tale dichiarazione.

Resta inteso poi che le stazioni devono sempre esigere la presentazione della licenza di trasporto, quando il peso lordo della spedizione, pur tenuto conto degli speciali imballaggi voluti dall'Allegato N. 9 predetto, sia tale da far ragionevolmente ritenere che l'esplosivo spedito superi, a netto, il peso di Kg. 5.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e il tronco Mestre-Bassano Veneto della Ferrovia della Valsugana.

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
e viceversa												
			Stato	10.25	7.25	4.75	9.50	6.75	4.35	14.95	10.55	6.95
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Belluno. . . .	Bassano Veneto	Castelfr. V. Valsugana	Totale	12.35	8.65	5.65	11.60	8.15	5.25	18.35	12.80	8.40
			Stato	..	..	..	1.30	0.85	0.65	2.20	1.50	1.15
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Camposampiero	Mestre	id.	Totale	..	..	..	4.80	3.20	2.15	7.75	5.20	3.55
			Stato	..	..	..	1.30	0.85	0.65	2.20	1.50	1.15
			Valsugana	..	..	..	4.55	3.10	2.00	7.25	4.90	3.15
id.	Venezia	id.	Totale	..	..	..	5.85	3.95	2.65	9.45	6.40	4.30
			Stato	..	..	..	2.05	1.55	1.05	3.50	2.60	1.75
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Carmignano di Brenta	Mestre	id.	Totale	..	..	..	5.55	3.90	2.55	9.05	6.30	4.15
			Stato	..	..	..	2.05	1.55	1.05	3.50	2.60	1.75
			Valsugana	..	..	..	4.55	3.10	2.00	7.25	4.90	3.15
id.	Venezia	id.	Totale	..	..	..	6.60	4.65	3.05	10.75	7.50	4.90
			Stato	12.00	8.55	5.55	11.20	7.95	5.15	17.55	12.55	8.05
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Casarsa. . . .	Bassano Veneto	id.	Totale	14.10	9.95	6.45	13.30	9.35	6.05	20.95	14.80	9.50

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	..	..	..	1.30	0.85	0.65	2.20	1.50	1.15
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Cittadella . .	Mestre	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	4.80	3.20	2.15	7.75	5.20	3.55
			Stato	..	..	..	1.30	0.85	0.65	2.20	1.50	1.15
			Valsugana	..	..	..	4.55	3.10	2.00	7.25	4.90	3.15
id.	Venezia	id.	Totale	..	..	..	5.85	3.95	2.65	9.45	6.40	4.30
			Stato	6.25	4.55	2.95	5.95	4.30	2.80	9.65	7.05	4.45
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Conegliano . .	Bassano Veneto	id.	Totale	8.35	5.95	3.85	8.05	5.70	3.70	13.05	9.30	5.90
			Stato	..	..	..	1.65	1.15	0.75	2.45	1.75	1.10
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Dolo	Castelfr. V.	Mestre Valsugana	Totale	..	..	..	5.15	3.50	2.25	8.00	5.45	3.50
			Stato	..	..	..	0.75	0.55	0.40	1.35	1.00	0.70
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Fanzolo . . .	Mestre	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	4.25	2.90	1.90	6.90	4.70	3.10
			Stato	..	..	..	0.75	0.55	0.40	1.35	1.00	0.70
			Valsunaga	..	..	..	4.55	3.10	2.00	7.25	4.90	3.15
id.	Venezia	id.	Totale	..	..	..	5.30	3.65	2.40	8.60	5.90	3.85
			Stato	6.30	4.50	2.95	5.90	4.20	2.75	9.50	6.75	4.50
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Feltre	Bassano Veneto	id.	Totale	8.40	5.90	3.85	8.00	5.60	3.65	12.90	9.00	5.95

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	..	..	..	1.20	0.85	0.55	1.75	1.25	0.80
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Marano . . .	Castelfr. V	Mestre Valsugana	Totale	..	..	..	4.70	3.20	2.05	7.30	4.95	3.20
			Stato	1.30	0.90	0.60	1.20	0.85	0.55	1.85	1.30	0.85
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Mogliano V. .	id,	id.	Totale	4.80	3.25	2.10	4.70	3.20	2.05	7.40	5.00	3.25
			Stato	.	..	..	1.80	1.35	0.90	3.10	2.25	1.60
			Valsugana	..	..	..	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Montebelluna.	Bassano Veneto	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	3.90	2.75	1.80	6.50	4.50	3.05
			Stato	7.70	5.40	3.50	7.00	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	5.50	3.65	2.35	5,50	3.65	2.35	8.75	5.85	3,75
Portogruaro .	id,	Mestre Valsugana	Totale	13.20	9.05	5.85	12.50	8.55	5.50	19.55	13.40	8.65
			Stato	7.70	5.40	3.50	7.00	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
id.	Castelfr. V.	id.	Totale	11.20	7.75	5.00	10.50	7.25	4.65	16.35	11.25	7.30
			Stato	4.25	2.95	1.95	3.85	2.70	1.75	6.05	4.25	2.75
			Valsugana	5.50	3.65	2,35	5.50	3.65	2.35	8.75	5.85	3.75
S. Donà di Piave	Bassano Veneto	id.	Totale	9.75	6.60	4.30	9.35	6.35	4.10	14.80	10.10	6.50
			Stato	4.25	2.95	1.95	3.85	2.70	1.75	6.05	4.25	2.75
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
id.	Castelfr. V.	id.	Totale	7.75	5.30	3.45	7.35	5.05	3.25	11.60	7.95	5.15

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
				Prezzi per treni promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª cl.	3ª Cl.
			Stato	..	..	..	0 75	0.55	0.40	1.35	1.—	0.70
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
S. Martino di Lupari	Mestre	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	4.25	2 90	1.90	6.90	4.70	3 10
			Stato	..	..	..	0.75	0.55	0.40	1.35	1.—	0.70
			Valsugana	..	..	..	4.55	3 10	2.—	7.25	4.90	3 15
id.	Venezia	Id.	Totale	..	..	..	5.30	3.65	2.40	8.60	5.90	3.85
			Stato	..	..	..	1.90	1 30	0.85	2.80	1.95	1.30
			Valsugana	.	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
S. Michele del Quarto	Castelfr. V.	Mestre Valsugana	Totale	..	..	..	5.40	3.65	2.35	8.35	5.65	3.70
			Stato	.	.	..	2.50	1.95	1.25	4.30	3.25	2.05
			Valsugana	..	..	..	3 50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
S. Piètro in Gù	Mestre	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	6.—	4.30	2.75	9,85	6.95	4.45
			Stato	..	.	..	2.50	1.95	1.25	4.30	3.25	2.05
			Valsugana	.	..	..	4.55	3.10	2 —	7.25	4.90	3.15
id.	Venezia	Id.	Totale	..	..	..	7.05	5.05	3.25	11.55	8.15	5.20
			Stato	8.55	6.15	4.—	8 05	5.80	3 70	12.85	9.25	5.90
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
Sacile . . .	Bassano Veneto	Id.	Totale	10.65	7.55	4.90	10.15	7.20	4.60	16 25	11.50	7.35

DA A e viceversa		VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
				Prezzi per treni promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª C.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
Spilimbergo .	Bassano Veneto	Castelfr. V. Valsugana	Stato	..	..	..	13.40	9.50	6.15	20.—	14.30	9.10
			Valsugana	.	..	..	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
			Totale	.	..	.	15.50	10.90	7.05	23.40	16 55	10.55
Treviso . .	Id.	Id.	Stato	..	..	..	2.80	2.10	1.35	4 70	3.55	2.20
			Valsugana	..	..	..	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
			Totale	..	.,	..	4 90	3.50	2.25	8 10	5.80	3.65
Udine . . .	Id.	Id.	Stato	16.35	11.60	7.50	15.10	10.75	6.90	24.10	17.15	11.—
			Valsugana	2.10	1.40	0.90	2.10	1.40	0.90	3.40	2.25	1.45
			Totale	18.45	13.—	8.40	17.20	12.15	7.80	27.50	19.40	12.45

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 124–1910.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato ed il tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna della Ferrovia della “ Valsugana „.

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata–ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	10.25	7.25	4.75	9.50	6.75	4.35	14.95	10.55	6.95
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Belluno	Carpanè Valstagna	Montebell. Castelfr. V. Valsugana	Totale	13.75	9.60	6.25	13.00	9.10	5.85	20.50	14.25	9.35
			Stato	10.25	7.25	4.75	9.50	6.75	4.35	14.95	10.55	6.95
			Valsugana	2.75	1.85	1.20	2.75	1.85	1.20	4.40	2.95	1.90
id.	Solagna	id.	Totale	13.00	9.10	5.95	12.25	8.60	5.55	19.35	13.50	8.85
			Stato	..	..	..	3.35	2.35	1.55	5.55	4.15	2.55
			Valsugana	..	..	..	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
Camposampiero	Carpanè Valstagna	Bassano V. Valsugana	Totale	..	..	..	4.85	3.35	2.20	7.90	5.75	3.55
			Stato	..	..	..	3.35	2.35	1.55	5.55	4.15	2.55
			Valsugana	..	..	..	0.75	0.50	0.35	1.20	0.80	0.50
id.	Solagna	id.	Totale	..	..	..	4.10	2.85	1.90	6.75	4.95	3.05
			Stato	..	..	..	1.60	1.15	0.80	2.70	1.90	1.40
			Valsugana	..	..	..	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
Cittadella	Carpanè Valstagna	id.	Totale	..	..	..	3.10	2.15	1.45	5.05	3.50	2.40
			Stato	..	..	..	1.60	1.15	0.80	2.70	1.90	1.40
			Valsugana	..	..	..	0.75	0.50	0.35	1.20	0.80	0.50
id.	Solagna	id.	Totale	..	..	..	2.35	1.65	1.15	3.90	2.70	1.90

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata - ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.	1a Cl.	2a Cl.	3a Cl	1a Cl	2a Cl.	3a Cl.
Conegliano	Carpanè Valtagna	Treviso Castelfr. V. Valsugana	Stato	6.25	4.55	2.95	5.95	4.30	2.80	9.65	7.05	4.45
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
			Totale	9.75	6.90	4.45	9.45	6.65	4.30	15.20	10.75	6.85
Montebelluna	Id.	Castelfr. V. Valsugana	Stato	..	..	..	1.80	1.35	0.90	3.10	2.25	1.60
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
			Totale	..	..	..	5.30	3.70	2.40	8.65	5.95	4.00
id.	Solagna	Id.	Stato	..	..	..	1.80	1.35	0.90	3.10	2.25	1.60
			Valsugana	..	..	..	2.75	1.85	1.20	4.40	2.95	1.90
			Totale	..	..	..	4.55	3.20	2.10	7.50	5.20	3.50
Padova	Carpanè Valstagna	Bassano V. Valsugana	Stato	..	..	..	4.30	3.25	2.00	7.40	5.35	3.40
			Valsugana	..	..	..	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
			Totale	..	..	..	5.80	4.25	2.65	9.75	6.95	4.40
id.	Solagna	Id.	Stato	..	..	..	4.30	3.25	2.00	7.40	5.35	3.40
			Valsugana	..	..	..	0.75	0.50	0.35	1.20	0.80	0.50
			Totale	..	..	..	5.05	3.75	2.35	8.60	6.15	3.90
Portogruaro	Carpanè Valstagna	Mestre Valsugana	Stato	7.70	5.40	3.50	7.00	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	6.85	4.55	2.95	6.85	4.55	2.95	10.95	7.30	4.70
			Totale	14.55	9.95	6.40	13.85	9.45	6.10	21.75	14.85	9.60

DA	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata - ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	7.70	5.40	3.50	7.00	4.90	3.15	10.80	7.55	4.90
			Valsugana	6.10	4.10	2.65	6.10	4.10	2.65	9.75	6.50	4.20
Portogruaro	Solagna	Mestre Valsugana	Totale	13.80	9.50	6.15	13.10	9.00	5.80	20.55	14.05	9.10
			Stato	..	..	..	4.90	3.60	2.35	8.30	6.20	3.90
			Valsugana	..	..	..	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
Schio	Carpanè Valstagna	Bassano V. Valsugana	Totale	..	..	..	6.40	4.60	3.00	10.65	7.80	4.90
			Stato	..	..	..	4.90	3.60	2.35	8.30	6.20	3.90
			Valsugana	..	..	..	0.75	0.50	0.35	1.20	0.80	0.50
	Solagna	Id.	Totale	..	..	..	5.65	4.10	2.70	9.50	7.00	4.40
			Stato	..	..	..	2.80	2.10	1.35	4.70	3.55	2.20
			Valsugana	..	..	..	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Treviso	Carpanè Valstagna	Castelfr. V. Valsugana	Totale	..	..	..	6.30	4.45	2.85	10.25	7.25	4.60
			Stato	..	..	..	2.80	2.10	1.35	4.70	3.55	2.20
			Valsugana	..	..	..	2.75	1.85	1.20	4.40	2.95	1.90
Id.	Solagna	Id.	Totale	..	..	..	5.55	3.95	2.55	9.10	6.50	4.10
			Stato	16.35	11.60	7.50	15.10	10.75	6.90	24.10	17.15	11.00
			Valsugana	3.50	2.35	1.50	3.50	2.35	1.50	5.55	3.70	2.40
Udine	Carpanè Valstagna	Id.	Totale	19.85	13.95	9.00	18.60	13.10	8.40	29.65	20.85	13.40

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata – ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
Verona P. V.	Carpanè Valstagna	Vicenza Bassano V. Valsugana	Stato	10.10	7.20	4.65	9.50	6.80	4.40	13.45	9.60	6.15
			Valsugana	1.50	1.00	0.65	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
			Totale	11.60	8.20	5.30	11.00	7.80	5.05	15.80	11.20	7.15
Vicenza	id.	Bassano V. Valsugana	Stato	..	..	..	3.80	2.80	1.80	4.60	3.40	2.15
			Valsugana	..	..	..	1.50	1.00	0.65	2.35	1.60	1.00
			Totale	..	..	..	5.30	3.80	2.45	6.95	5.00	3.15
id.	Solagna	id.	Stato	..	..	..	3.80	2.80	1.80	4.60	3.40	2.15
			Valsugana	..	..	..	0.75	0.50	0.35	1.20	0.80	0.50
			Totale	..	..	..	4.55	3.30	2.15	5.80	4.20	2.65

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 124-1910.

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sul nuovo tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna (Ferrovia della Valsugana) per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con le Reti principali	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai in comitiva.	TARIFFA MILITARE			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Solagna	Mestre-Bassano-Primolano	Bassano . .	7	0.55	0.35	0.25	0.20	0.20	0.15	0.10	1.582
		Castelfranco	26	1.90	1.30	0.90	0.70	0.75	0.55	0.40	5.876
		Mestre . .	58	4.20	2.90	1.95	1.55	1.65	1.20	0.85	13.108
Carpanè-Valstagna		Bassano . .	14	1.05	0.70	0.50	0.40	0.40	0.30	0.20	3.164
		Castelfranco	33	2.40	1.65	1.10	0.90	0.95	0.70	0.50	7.458
		Mestre . .	65	4.70	3.25	2.15	1.70	1.85	1.35	0.95	14.690

Circolare N. 4.[v] (Servizi VII e XI).

Specializzazione di 300 carri per trasporto sabbia e norme per l'uso e la circolazione dei carri stessi.

Per i trasporti di sabbia in partenza da Viáreggio sono stati specializzati i seguenti 300 carri, sulle fiancate dei quali è stata praticata la scritta:

« Residenza Viareggio »;

« Carro trasporto sabbia ».

Tali carri, come risulta dalla suddetta iscrizione esistente sulle fiancate di essi, debbono esclusivamente servire pei trasporti di sabbia, ed hanno residenza fissa a Viareggio.

Le stazioni destinatarie dei trasporti di sabbia, effettuati su detti carri, dovranno, appena scaricati, rispedirli vuoti al Capo della stazione di deposito (Viareggio), scortandoli con Mod. G-130.

Così pure, se a qualche stazione dovessero pervenire, per disguido o per altro motivo, carri vuoti compresi fra i 300 sopra elencati, esse dovranno subito rispedirli al loro deposito di Viareggio nel modo anzidetto.

Le Officine e le Squadre di Rialzo, ricevendo in riparazione qualcuno dei 300 carri in parola, dovranno aver cura di conservare loro la scritta di specializzazione e di residenza, che portano sulle fiancate, rinforzandola o rifacendola nel caso che fosse sbiadita o diventata illeggibile, mentre invece dovranno cancellarla a quei carri ex R. M., che, avendo ricevuto la stessa scritta qualche anno addietro, l'avessero ancora, senza essere compresi fra i 300 carri sopra indicati.

Quando i carri escono riparati dalle Officine o dalle Squadre di Rialzo, il Capo stazione che li riceve in consegna dovrà senz'altro inviarli, scortati da Mod. G-130, a Viareggio.

Distribuita agli agenti delle classi 1 e 26 (limitatamente a quelli delle Officine Veicoli e delle Squadre Rialzo), 27, 29, ai Capi Manovra ed ai Manovratori.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elenco dei carri specializzati per trasporto sabbia con residenza fissa a Viareggio

L 400.056	L 401.695	L 403.111	Pf-600.075	Pt-600.780	Pt-601.349	Pt- 602.527
Lp-400.083	» 697	» 124	Pt 078	» 783	» 371	» 529
Ls- 170	Ls 722	» 202	» 081	» 784	» 386	» 532
L 178	» 735	» 224	» 086	» 789	» 503	» 537
Ls 256	L 848	» 233	» 141	» 790	» 505	» 542
» 259	» 856	» 269	» 164	» 791	» 513	» 547
» 306	» 861	» 293	» 199	» 794	» 515	» 552
L 455	» 876	» 338	» 223	» 798	» 519	» 571
» 621	Ls 968	» 389	» 226	P 847	» 520	» 575
» 645	» 985	» 441	» 238	Pt 913	» 529	P 585
» 662	L 402.061	» 660	» 247	» 916	» 535	Pt 594
» 672	Ls 117	» 670	» 256	» 920	» 555	» 598
Ls 770	» 161	» 710	» 258	Pf 925	» 917	» 700
» 779	» 174	» 719	» 273	Pt 935	» 927	» 713
» 791	» 189	» 761	» 278	» 942	» 932	» 714
» 799	L 200	» 773	» 294	» 944	» 934	» 731
L 845	» 212	» 803	» 306	» 950	» 937	» 737
» 876	» 231	» 804	» 321	» 971	» 943	» 742
Ls 905	» 268	» 810	» 329	» 975	» 950	» 749
L 950	» 295	» 818	» 349	» 983	» 602.134	Pf 903
» 952	Ls 310	» 841	» 368	» 986	» 148	Pt 914
» 401.003	» 332	» 953	» 412	» 990	» 151	P 930
» 042	» 337	» 997	» 414	» 601.114	» 153	Pt 945
» 071	» 351	» 404.005	» 425	» 117	» 157	» 947
» 081	L 403	» 008	» 426	» 125	» 172	» 951
» 263	» 428	» 049	Pf 453	» 132	» 181	» 953
» 289	» 447	» 054	Pt 464	» 142	» 185	P 960
» 294	» 448	» 063	» 480	» 143	» 188	Pt 962
Lp 300	» 451	» 071	» 503	» 152	» 317	» 964
L 329	» 477	» 128	» 543	» 156	» 323	» 603.148
» 336	» 494	» 130	» 545	» 166	» 325	» 150
» 338	» 666	» 174	» 556	» 169	» 339	» 154
» 339	» 695	» 211	» 560	» 176	» 350	» 162
» 348	» 700	» 223	Pf 618	» 187	» 351	» 163
» 355	» 756	» 268	Pt 728	» 199	» 362	Pf 169
» 381	» 845	» 424.299	» 730	» 314	» 398	Pt 181
» 384	» 867	» 425.824	» 733	» 318	» 399	» 182
» 422	» 921	Pt-600.009	» 734	» 319	» 500	» 188
» 517	» 937	» 018	» 740	» 320	P 510	Pf 374
» 558	» 403.006	» 032	» 748	» 323	Pt- 518	» 377
L 655	» 024	» 042	» 763	» 328	» 519	Pt 528
» 669	» 082	» 043	» 775	» 331	» 520	P - 610.953
» 675	» 091	» 064	» 778	» 335	» 523	

ANNO III - N. 23. 9 GIUGNO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, giugno 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 125. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo, e fra Trieste e la Svizzera, via Cormons-Gottardo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1908).

. Col giorno 1° giugno 1910 viene attivato un 3° supplemento alla tariffa del servizio diretto sovraindicato (edizione 1° luglio 1908).

Tale supplemento comprende la indicazione dei prezzi dei biglietti di andata e ritorno ordinari per Monte Generoso-Kulm, via Chiasso — che non figurarono fin ora nella detta tariffa — nonchè le nuove corrispondenze dirette indicate nel quadro annesso al presente, che si aggiungono a quelle risultanti dai prospetti allegati agli Ordini di Servizio N. 166-1908 e 106-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera

(Via Gottardo)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Basel S. B. B (Basilea)	Generoso-Kulm	Göschenen	Lugano	Luzern	Magadino	Rodi-Fiesso	Schwyz	Zürich (H. B.)
Bergamo	—	a. r.	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. . .	—	—	—	—	—	c. s. a. r.	—	c. s.	—
Laveno Mombello	—	—	—	—	—	a. r.	—	—	—
Milano Centrale .	—	a. r.	a. r.	—	—	c. s. a. r.	a. r.	—	—
Monza	—	a. r.	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	a. r.	—	—	—
Oleggio	—	—	—	—	—	a. r.	—	—	—
Rapallo	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	c. s. a. r.	—	—	—
Trieste S. B. . .	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.

(1) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Ordine di Servizio N. 126. (Servizio VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: Italo-Ungherese via Ancona/Venezia Fiume ed Ungaro - Italo - Francese via Fiume-Venezia Modane/Ventimiglia.

Col 1° giugno 1910 è stata attivata una nuova tariffa per i servizi suaccennati, la quale sostituisce ed annulla quella — edizione 1° gennaio 1903 — diramata coll'Istruzione N. 9-1903 della ex Rete Mediterranea e coll' Ordine di Servizio N. 12-1903 dell'ex Rete Adriatica, nonchè il relativo fascicolo delle « Varianti ai prezzi » 1° novembre 1906.

Colla nuova tariffa vengono mantenute le corrispondenze dirette già esistenti e che sono indicate nel prospetto allegato al presente.

Biglietti. — I biglietti, che verranno ristampati e forniti alle stazioni ed agenzie interessate tosto allestiti, hanno la forma di libretto e sono valevoli per tutti i treni che abbiano vetture di classe corrispondente e per i piroscafi della « Società ungaro-croata di navigazione a vapore », in quanto non vi siano disposizioni in contrario negli orari delle singole Amministrazioni interessate. I biglietti di 3ª classe valgono sulle ferrovie ungheresi. soltanto per i convogli *omnibus*.

I biglietti per il servizio fra l'Italia e l'Ungheria sono stampati in italiano ed ungherese in ogni loro parte; quelli per il servizio fra l'Ungheria e la Francia hanno la copertina e le avvertenze stampate in ungherese, italiano e francese ed i tagliandi nella lingua dello Stato cui appartiene la stazione distributrice, nonchè — quando del caso — in quella del paese in cui debbono essere utilizzati.

I biglietti hanno la validità di 15 giorni e sono dei colori in uso per i servizi internazionali: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

Essi devono portare il timbro a secco dell'Amministrazione distributrice, nonchè il timbro a data dell' Ufficio che li emette.

Oltre al timbro a secco, i biglietti rilasciati dalle stazioni francesi debbono portare il timbro a data della stazione di partenza, sulla copertina, ed il timbro a data dell' Ufficio di distribuzione, sui singoli tagliandi.

La quantità delle fermate ammesse sulle ferrovie italiane trovasi indicata sul relativo tagliando.

Per l'effettuazione delle fermate in Italia non è prescritta l'osservanza di alcunna formalità da parte del viaggiatore, ma le stazioni nelle quali le fermate hanno avuto luogo debbono, alla ripresa del viaggio, forare il tagliando italiano nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte.

In Ungheria, i viaggiatori possono fermarsi a Fiume senza formalità ed in una stazione intermedia del percorso dietro un « visto », in arrivo, del capo stazione.

In Francia è ammessa la fermata in tutte le stazioni intermedie del percorso, purchè il biglietto sia fatto vidimare all'arrivo nella stazione di fermata.

La durata delle fermate non è limitata che dal periodo di validità del biglietto

Per i biglietti che ammettono vie facoltative, l'itinerario scelto del viaggiatore deve essere seguito per tutto il percorso relativo a tale itinerario, non essendo ammesso il passaggio da una ad altra via facoltativa, neppure coll'acquisto di un biglietto ordinario per l'effettuazione del percorso di congiunzione fra i due itinerari.

I ragazzi di età fino a 3 anni, sulle ferrovie italiane e francesi, e quelli fino a 4 anni sulle ferrovie ungheresi sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto; quelli di età superiore ai 3 od ai 4 anni sono trasportati con biglietti da ferrovia a ferrovia, secondo le condizioni delle tariffe interne di ciascuna Amministrazione.

Nei prezzi dei biglietti non è compresa la spesa di vitto, nè quella per l'occupazione di un posto con letto a bordo dei piroscafi.

Bagagli. — La registrazione diretta dei bagagli si effettua mediante la compilazione del foglio di via in uso per i servizi internazionali.

Tale registrazione può aver luogo dalla stazione di par-

tenza per la stazione di destinazione del biglietto, oppure per una stazione intermedia ove il viaggiatore intenda di fermarsi, purchè in questo caso esista un servizio diretto per bagagli fra la stazione che effettua la spedizione e quella di fermata prescelta.

Sulla presentazione di biglietti che ammettono vie facoltative, il bagaglio deve essere sempre registrato per la via seguita dal viaggiatore e che questi deve quindi indicare.

Sulle ferrovie francesi e sui piroscafi è concessa una franchigia di bagaglio di 30 chilogrammi per ogni biglietto diretto presentato per effettuare la spedizione.

Nella tariffa le tasse per i bagagli sono indicate per frazioni di 10 chilogrammi, rispettivamente per i percorsi italiani ed esteri.

Per le spedizioni che danno luogo ad applicazione di franchigia, la tarifia contiene due tasse per la percorrenza estera, da applicarsi: la prima al peso totale (percorso senza franchigia), l'altra al peso eccedente la franchigia (percorso con franchigia).

Il prezzo di trasporto si ottiene addizionando le tasse calcolate separatamente per il percorso italiano ed estero ed arrotondando il totale ai 5 centesimi superiori.

Velocipedi. — La registrazione diretta dei velocipedi non è ammessa nei servizi diretti italo-ungherese ed ungaro-italo-francese.

Cani. — Anche la registrazione diretta dei cani non è ammessa nei servizi di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

ELENCO delle corrispondènze dirette per viaggiatori e bagagli in servizio Italo-Ungherese (via Fiume) ed Ungaro-Italo-Francese (via Fiume-Venezia).

Dalle sottoindicate stazioni a BUDAPEST o viceversa			
Servizio dall'ITALIA		Servizio dalla FRANCIA	
		Via Venezia	
Via Ancona	Via Venezia	Modane	Ventimiglia
Firenze S. M. N.	Firenze S. M. N.	Aix-les-Bains	—
Genova P. P.	Genova P. P.	—	Cannes
Milano C.	Milano C.	—	Grasse
Napoli	—	Lione Perr.	—
—	Padova	—	Marsiglia
—	Rimini	—	Mentone
Roma Ter.	Roma Ter.	—	Nizza
Torino P. N.	Torino P. N.	Vichy	—
—	Verona P. V.		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 127. (SERVIZIO II).

Nomenclatura dei conti.

In seguito all'assunzione del Servizio di Navigazione da parte delle Ferrovie dello Stato, e per la opportunità di tenere separate le spese dei due rami *Trazione* e *Materiale* nei quali è stato suddiviso il Servizio X come dall'Ordine Generale N. 18-1908, viene pubblicata una nuova edizione della nomenclatura dei conti da adottarsi a partire dall'esercizio 1910-11.

Circa l'uso di tale nomenclatura e circa la compilazione dei documenti della contabilità, valgono le istruzioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 162 del 1909, salvo le modificazioni di cui in appresso:

1° Alle sedi che compilano i riassunti delle contabilità, viene aggiunto l'*Ufficio Contabilita riassuntiva dei prodotti* di Fironze esclusivamente per la contabilità dei prodotti;

2° Viene estesa ai lavori eseguiti nelle officine da portarsi a carico delle spese ordinarie d'esercizio, il sistema della imputazione immediata e diretta ai conti definitivi dei vari Servizi cui deve far carico la spesa, analogamente a quanto già si pratica per le forniture dei magazzini dell'Economato.

Il Servizio Centrale II darà le necessarie istruzioni per la nuova numerazione dei ruoli e dei mandati e per quant'altro occorresse disporre in conseguenza del passaggio dalla precedente alla nuova nomenclatura.

Ordine di Servizio N. 128. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale n. 220 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 20-1910).

Col 16 giugno 1910 la tariffa locale n. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di barbabietole in natura in destinazione dalla stazione di Piacenza ed a quelli di zucchero greggio e melasso e di zucchero comune in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie A, B[a] e B[b], C[a] e C[b], della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 129 (SERVIZI VII E X).

Carri noleggiati dalle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 238-1908).

In seguito alle avvenute restituzioni di carri noleggiati alle Ditte proprietarie, si ritiene opportuno di pubblicare l'elenco di quelli che rimangono ancora in noleggio.

Tale elenco, annesso al presente Ordine di Servizio, sostituisce ed annulla i quattro elenchi A), B), C) e D) dell'Ordine di Servizio 238-1908, del quale viene altresì annullato l'ultimo comma dal titolo: « *Visite intermedie* », stantechè tutti i carri noleggiati che avevano nelle boccole del cotone compresso invece dei guancialetti felpati, sono stati restituiti.

Tutte le altre norme comprese nel citato Ordine di Servizio 238-1908, relative al trattamento dei carri noleggiati, restano ferme per quelli ancora in circolazione.

Rammentasi infine che, a completare le precedenti restituzioni di noleggiati, mancano tuttora il carro *F S. N H. 8152* della « Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft » di Vienna e quelli *R A. R. 4305* ed *R A. R. 3070* della « Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna, carri che si interessa di ricercare attivamente e spedirli a Mestre nei modi prescritti, dandone avviso telegrafico al Servizio Centrale VII.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 11, 26, 27, 28, 29 e 34 ed al personale delle gestioni.

Elenco generale dei carri noleggiati dalle Ferrovie dello Stato.

Quantità dei carri				SIGLA	SERIE	NUMERAZIONE	Ditta proprietaria
coperti	scoperti	con freno	senza freno				
100		25	75	R M	HBd	0601; 0603 a 0613; 0615 a 0617; 0619 a 0620; 0622 a 0633; 0635 a 0637; 0639 a 0640; 0642 a 0646; 0648 a 0651; 0679 a 0681; 0683 a 0686; 0688 a 0690; 0692 a 0696; 0698 a 0702; 0704; 0706 a 0709; 0711 a 0717; 0718 a 0728; 0732 a 0736; 0739 a 0740; 0742; 0744 a 0747; 0749 a 0750.	Società « L'Ausiliare » di Milano
204		29	175	R M	H	0751 a 0925; 0926 a 0954.	Id.
	297	72	225	R M	L	02501 a 02685; 02686 a 02737; 03001 a 03020; 03021 a 03060.	Id.
299		80	219	R A	R	7000 a 7079; 7100 a 7119; 7121 a 7199; 7300 a 7399; 7500 a 7519.	Id.
100		25	75	F S	N H	10600 a 10624; 11100 a 11174.	Id.
	703	178	525	F S	N L	14000 a 14099; 14100 a 14199; 14200 14277; 14300 a 14399; 14500 a 14599; 14700 a 14799; 14900 a 14999; 15100 a 15124.	Id.
200		50	150	R M	H	01701 a 01710; 01711 a 01714; 01715; 01746 a 01770; 01772 a 01781; 01851 a 01859; 01860 a 01900; 01901 a 01937; 01938 a 02000.	Compagnie Auxiliaire di Bruxelles
138		30	108	R A	R	3700 a 3737; 5800 a 5829; 5900 a 5969.	Erste Eisenbahnwagen Leihgesellschaft di Vienna
	120	29	91	F S	N L	25000 a 25028; 25100 a 25190.	
1041	1120	518	1643				
2161		2161					

N. B. — I gruppi di carri, sottolineati, sono muniti di freno a mano.

Ordine di Servizio N. 130. (Servizio VII).

Servizio cumulativo colla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 1-1910)

A datare dal 13 giugno 1910, il servizio cumulativo pei trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata con la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, attualmente limitato alle spedizioni a vagone completo, viene altresì esteso ai rapporti di bestiame con spedizione a capo.

Anche a tali trasporti sarà da applicarsi a favore della Ferrovia suddetta la sopratassa di transito di cui al punto 10 dell'Ordine di Servizio N. 1-1910.

In relazione a quanto sopra si dovrà introdurre opportuna aggiunta al punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 1-1910 e modificare come appresso, in calce all'elenco delle stazioni della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano, la nota (1) riguardante il servizio della piccola velocità accelerata.

(1) limitatamente ai trasporti di bestiame.

Analoga variante dovrà essere apportata nelle vigenti pubblicazioni per i servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 131. (Servizio VII)

Abilitazione della fermata di Luni al servizio merci a piccola velocità ordinaria.

La fermata di Luni, della linea Genova-Pisa, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello della Grande Velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 200 e composti di colli non superanti ognuno il peso di Kg. 50, a datare dal 16 Giugno 1910, viene altresì abilitata al servizio della Piccola Velocità Ordinaria, per le spe-

dizioni tanto in partenza che in arrivo, non superiori al peso di Kg. 200 e composte di colli non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno.

In conseguenza di qunnto sopra, nel volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (Fdizione 1° Luglio 1908) », a pag. 51, di fronte al nome della fermata di Luni, nella colonna 10, dovrà inserirsi l'indicazione 0 (8), riportando in calce la seguente nota:

(8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 200, composti di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 100.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 132. (Servizio VIII).

Abbonamenti per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, per gli operai degli stabilimenti militari nonchè per le famiglie degli Ufficiali e dei militari di truppa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

E' stato ammesso che le persone di famiglia degli impiegati dello Stato possano nell'uso dei biglietti d'abbonamento speciale di cui l'allegato 6 C alle tariffe valersi, quale documento d'identità personale, anche del libretto di famiglia che loro serve pei viaggi in base alla Concessione speciale C. Tanto recasi a conoscenza del personale interessato.

Circolare N. 47. (Servizio VIII).

Spedizioni dichiarate « ferme in stazione » e trasportate a domicilio per incarico dei destinatari.

Per norma delle stazioni si avverte che sui prospetti di consegna delle merci a domicilio, Mod. I-472, debbono figurare solamente i trasporti dichiarati a domicilio, a partenza, per volontà dei mittenti.

I trasporti « fermi in stazione », che le Agenzie di Città venissero incaricate dai destinatari di trasportare a domicilio, non dovranno figurare sui detti prospetti

Si intende che questi ultimi trasporti debbono essere svincolati sempre prima dai rispettivi destinatari o dai loro legittimi rappresentanti, col contemporrneo pagamento di tutte le tasse e spese a carico.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 48. (Servizio VIII).

Soppressione dei trasporti a domicilio tra la stazione di Spezia e la località di Migliarina.

Avendo il Municipio di Spezia ristretta la cinta daziaria di quel comune ed essendo rimasta esclusa dalla cinta stessa la frazione di Migliarina, viene soppresso il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Spezia e detta località.

Per conseguenza, alla pag. 29 del prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, sotto il nome della stazione di Spezia, si dovranno cancellare le indicazioni « id. per Migliarina » con i relativi prezzi, e alla pag. 94 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, si dovrà depennare tanto il richiamo (7) alla colonna 14, di fronte al nome della nominata stazione, quanto la nota (7) in calce alla pagina stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 49. (Servizio VIII).

Competenza della spesa per piombi doganali di controllo (rotondi)

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910)

In seguito ad accordi intervenuti col Ministero delle Finanze sulla competenza passiva della spesa per i piombi di controllo (rotondi), applicati dalle Dogane ai vagoni carichi e vuoti, è stato stabilito che nessuna tassa verrà d'ora innanzi addebitata dalle Dogane stesse alla nostra Amministrazione nei seguenti casi:

1° piombi applicati ai carri vuoti da inoltrarsi nel Regno, giunti a Dogane di confine situate su territorio estero;

2° piombi applicati ai carri carichi di merci in esportazione, giunti a Dogane di confine situate su territorio nazionale.

Rimarrà invece fermo l'addebito da parte di dette Dogane alla nostra Amministrazione della tassa fissa di L. 0.15 per ciascun piombo nel seguente caso:

3° piombi applicati ai carri carichi in arrivo dall'estero a Dogane di confine poste sia su territorio nazionale che su territorio estero.

In quest'ultimo caso gl'importi pagati dalla ferrovia per i piombi di cui si tratta saranno da gravarsi sui trasporti, in base all'avvertenza 2ª a pag. 167 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie (edizione maggio 1910).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 7.v (SERVIZIO VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6v-1910).

D'accordo con la Società anonima della strada ferrata di Biella, essendo stata ammessa la stazione di Biella fra quelle termali, le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono autorizzate ad emettere, nel periodo di tempo indicato con l'Ordine di Servizio N. 6v del 1910, biglietti diretti in servizio cumulativo per Biella alle condizioni e verso riscossione dei prezzi di cui l'Ordine di Servizio N. 134-1908 per il percorso dalle singole stazioni di partenza a quella di Santhià, nonchè delle quote di L. 5,45 per la 1ª classe, L. 3,85 per la 2ª e L. 2.50 per la 3ª classe e per persona, per il percorso Santhià-Biella e ritorno.

Queste ultime quote valgono tanto per i biglietti individuali quanto per quelli collettivi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

—

Regio Decreto N. 182 (*Boll. N. 19-1910*). — Nel prospetto dei prezzi per le carrozze salone e saloncini dell'Amministrazione, alla colonna intestata: « *oltre 700 da aggiungersi ai prezzi di 700 per ogni 30 km. successivi* » correggere: « *oltre 700, da aggiungersi ai prezzi di 700 per ogni 50 km. successivi* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	**L. 4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	**„ 8,00**

ANNO III - N. 24. 16 GIUGNO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, giugno 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 113 (*Boll. 21-1910*). Nell'ultima riga del decimo comma invece di: « *anteriore al quinto giorno che precede etc.* » devesi leggere: « *anteriore al giorno che precede etc.* ».

Ordine di Servizio N. 133. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione dell'allacciamento fra Napoli centrale ed il raccordo Napoli scalo inferiore-Valsacco e modificazione dei segnali a Napoli centrale, Valsacco e Napoli scalo inferiore.

Dalle ore 10 del giorno 27 giugno 1910 verrà attivato un binario d'allacciamento fra le stazioni di Napoli Centrale e Napoli Scalo inf. P. V., il quale, come risulta dallo schizzo allegato, si distacca mediante una traversata sul binario dei treni dispari della linea Roma-Napoli a metri 849,22 dall'asse del F. V. di Napoli Cent., corre per circa metri 423 parallelamente ed a valle del detto binario e s'innesta mediante un deviatoio semplice al binario di raccordo della stazione di Valsacco con lo Scalo Inf.

Il binario di allacciamento contraddistinto sullo schizzo dal n. I, è pure collegato verso Napoli Cent. con tutti i binari di tettoia e con gli scali superiori piccola velocità e grande velocità.

Dalla data suddetta verranno attivati anche i seguenti segnali:

1°) — A Napoli Centrale:

a) il semaforo a due ali e il dischetto basso (35) per comandare alle partenze dallo Scalo superiore G. V. per Foggia e Roma; il dischetto comanderà pure alle tradotte dallo Scalo suddetto a quello inferiore per il binaio I;

b) il dischetto basso (43) per comandare alle tradotte che si effettueranno dai binari di tettoia e da quelli dello scalo superiore P. V. a quello inferiore;

c) il dischetto basso (132) per comandare alle tradotte dal binario I ai binari di tettoia o ai due scali superiori P. V. e G. V.

I segnali e le comunicazioni anzidette saranno manovrate dall'apparato idrodinamico dell'attuale cabina di Napoli Centrale.

2) — A Valsacco:

a) il dischetto basso (2^v 3^v) a protezione della stazione di Valsacco rispetto alle tradotte provenienti dallo Scalo inferiore e dalla centrale pel binario I;

b) il dischelto basso (4^M) per comandare alle tradotte in partenza da questa stazione per lo scalo inferiore.

Il segnale di cui alla lettera *a*) nonchè gli esistenti segnali di seconda categoria a protezione di Valsacco verso Roma e Napoli saranno manovrati da Valsacco mediante leve a terra opportunamente collegate con serrature ai deviatoi delle comunicazioni *a.a* e *b.b*.

3) — A Napoli Scalo inferiore:

a) il semaforo ad un'ala (2^M 2^N 2^V) ed il dischetto basso (2^M 2^N) per comandare alle partenze dei treni per Valsacco; il dischetto comanderà pure alle tradotte che dallo scalo inf. sono dirette a Napoli Centrale;

b) il disco (1^N) a protezione dello scalo inf. P V.

I segnali di cui alle lettere *a*) e *b*) verranno manovrati da leve a terra dal posto di manovra N. Sul semaforo di cui alla lettera *a*) concederà il consenso la stazione di Valsacco.

Le leve di cui sopra saranno collegate con serrature fra loro e colla comunicazione d'accesso al binario di raccordo con la Società Italiana per l'iniezione del legname.

Il diviatoio 3^N d' innesto del binario di accesso allo scalo inf. col binario I è protetto verso Napoli Centrale dal dischetto basso (I M) e verso Valsacco dal dischetto (4 M); i due dischetti e il deviatoio verranno manovrati dal posto di manovra *M*.

Detto posto concederà pure il consenso sui segnali (2^M 2^N 2^V) e (2^M 2^N) di cui al punto 3°.

Nello schizzo sono tinteggiati in nero tutti i nuovi segnali, mentre sono indicati a soli contorni quelli già in funzione; sono indicate inoltre le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che nello schizzo non portano l'indicazione della categoria sono da considerarsi di 1ª.

Le Divisioni del Compartimento di Napoli daranno le di-

sposizioni di dettaglio per il servizio fra Napoli Centrale, Valsacco e lo scalo inf. P. V.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 41, 44 e 46 del Compartimento di Napoli.

Ordine di Servizio N. 134. (Servizio I).

Apertura all'esercizio dei tronchi di ferrovia Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte delle linee a scartamento ridotto Castelvetrano-S. Carlo e Castelvetrano-Bivio Sciacca.

Col giorno 20 giugno 1910 si apriranno all'esercizio e saranno provvisoriamente esercitati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i due tronchi di ferrovia Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte delle linee in costruzione Castelvetrano-S. Carlo e Castelvetrano Bivio Sciacca.

I. — Descrizione dei nuovi tronchi di ferrovia

a) *Tronco Castelvetrano-Partanna.* — Il tronco Castelvetrano-Partanna s'innesta nella stazione di Castelvetrano alla linea Palermo-Trapani e termina alla stazione di Partanna. E' a scartamento ridotto con binario della larghezza di metri 0,95.

La sua lunghezza è di km 10.758,51 tra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Castelvetrano e di Partanna; la sua lunghezza totale, compresi cioè metri 300,12 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di km. 11.058,63.

Non esistono stazioni nè fermate intermedie tra Castelvetrano e Partanna.

La pendenza massima del tronco è del 30 °/₀₀. I piazzali delle stazioni di Castelvetrano e di Partanna sono in orizzontale. Il raggio minimo delle curve è di metri 100.

Vi sono 50 opere d'arte, delle quali una sola importante, il viadotto sul Modione a 7 luci di metri 8 ciascuna; tutte le altre sono ad una sola luce variabile da m. 0.80 a m. 4.

Le case cantoniere sono 6 tutte doppie.

Esistono n. 13 passaggi a livello, dei quali n. 10 sono aperti e muniti di semplici tabelle di avviso e n. 3 rispettivamente alle progressive 7 + 149,78, 9 + 163,61, 10 + 627,24 sono provvisti di chiusura manovrata dal personale delle adiacenti case cantoniere.

b) *Tronco Castelvetrano-Selinunte.* — Il tronco Castelvetrano-Selinunte si innesta pure a Castelvetrano alla linea sopraindicata e terminata alla stazione di Selinunte. E' pure a scartamento ridotto come il precedente.

La sua lunghezza è di km. 13 + 112,09 tra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Castelvetrano e di Selinunte; la lunghezza totale, compresi m. 167,40 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di km. 13 + 279,49.

Non esistano stazioni nè fermate intermedie tra Castelvetrano e Selinunte.

La pendenza massima del tronco è del 25 ‰. I piazzali delle stazioni sono in orizzontale. Il raggio minimo delle curve è di metri 100.

Vi sono 36 opere d'arte, delle quali la piú importante è il viadotto sul Modione, a 5 luci di metri 10 ciascuna; tutte le altre sono ad una sola luce variabile da m. 0.40 a m. 6.

Le case cantoniere sono 9 tutte doppie, le garette 2.

Esistono n. 25 passaggi a livello, dei quali n. 19 sono aperti e muniti di semplici tabelle di avviso; n. 4 rispettivamente alle progressive km. 0 + 576,59, 1 + 198,61, 2 + 026,46, 12 + 872,59 con chiusure manovrate dal personale della adiacente casa cantoniera o garetta, n. 1 alla progressiva 5 + 843,76 con chiusura a chiave in consegna al proprietario e n. 1 alla progressiva Km. 5 + 957,36 con chiusura manovrata a distanza.

II. — Descrizione delle stazioni.

Partanna. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 10 + 758,51 a destra venendo da Castelvetrano;

due binari di corsa compresi fra le progressive Km. 10 + 669,83 e km. 10 + 954,34 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 220;

un binario per carico merci della lunghezza utile di m. 45 ed allacciato nei due sensi alla prima linea;

un piano caricatore scoperto con carico di fianco e fronte di carico lunga m. 12 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 6;

una sagoma di carico;

palo indicatore situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di metri 200 dal deviatoio di entrata;

ufficio telefonico in comunicazione con la stazione di Castelvetrano.

Sono inoltre in corso di impianto una stadera a ponte da tonnellate 22 ed una gru da 6 tonnellate.

Selinunte. — Stazione con fabbricato viaggiatori al chilometro 13 + 112,09 a destra venendo da Castelvetrano;

due binari di corsa compresi fra le progressive Km. 12 + 929,14 e km 13 + 251,25 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m 250.

un binario per carico merci della lunghezza utile di m. 85 ed allacciato nei due sensi alle due linee,

un piano caricatore scoperto con carico di fianco e fronte di carico lunga m. 12 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12;

una sagoma di carico;

palo indicatore situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di metri 200 dal deviatoio estremo di entrata;

ufficio telefonico in comicazione con la stazione di Castelvetrano.

A *Castelvetrano* esiste un piano caricatore per il trasbordo delle merci in provenienza dai due tronchi a scartamento ridotto ed in partenza pei medesimi.

Sono inoltre in corso d'impianto una stadera e ponte da tonn. 22, una gru da tonn. 6 ed una sagoma di carico.

La stazione stessa è protetta, per i treni provenienti da ciascuno dei due tronchi, da un semaforo.

III. — Dipendenza.

Per l'esercizio i due tronchi saranno posti alla dipendenza diretta di un Ispettore d'esercizio avente sede a Castelvetrano, e dipendente amministrativamente dalla Divisione Movimento

e Traffico di Palermo. Egli sorveglierà i servizi Movimento, Trazione, Mantenimento per i quali riceverà disposizioni dalle rispettive Divisioni compartimentali di Palermo.

Con successiva disposizione sarà fissata la data dalla quale tale ordinamento andrà in vigore, ed intanto, in via provvisoria, l'esercizio dei due tronchi sarà sorvegliato, per la parte che a ciascuno compete dai singoli Ispettori di riparto dei tre servizi attivi nella cui giurisdizione è compresa la stazione di Castelvetrano.

Per il servizio sanitario i tronchi dipenderanno dall'ufficio sanitario compartimentale di Palermo

IV. — Esercizio.

L'esercizio dei due tronchi viene fatto in base agli appositi Regolamenti ed Istruzioni per le linee complementari a scartamento ridotto, di cui all'Ordine di Servizio n. 120-1910.

V. — Servizi cui sono abilitate le stazioni di Partanna e Selinunte.

Le stazioni di Partanna e Selinunte sono abilitate a tutti i servizi.

VI. — Trasporti in servizio locale.

Per i trasporti delle persone e delle cose, compresi i bagagli, i cani ed i velocipedi, in servizio locale cioè fra stazioni dei due tronchi a sezione ridotta, devono essere applicate le condizioni e le tariffe in vigore per il servizio interno della ex Rete Sicula con la riduzione, per queste ultime, del 25 %, estensibile alle tasse minime per spedizione, ma non al diritto fisso, nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone fatti in base alle tariffe speciali interne e quelli di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasoprti militari, per i quali trasporti valgono, anche pei detti tronchi di linea, le condizioni e tariffe vigenti sulla rete principale.

Siccome i carri in circolazione sui ripetuti tronchi di linea

sono tutti della portata di 10 e di 12 tonnellate, così agli effetti dell'applicazione delle tasse, si dovrà ritenere che esistano in circolazione anche carri da 8 tonnellate. Quando siano richiesti pertanto carri di questa portata, i trasporti si dovranno considerare come effettuati in carri di portata maggiore per esigenze di servizio.

Non si accettano nei treni ordinari sui due tronchi a sezione ridotta le merci richiedenti l'uso di carri congiunti. I trasporti con carri congiunti si potranno soltanto ammettere in via eccezionale con treni speciali da effettuarsi con le norme che saranno all'uopo stabilite.

Provvisoriamente e fino a che non verrà ultimato l'impianto delle stadere a ponte attualmente in corso, sono esclusi i trasporti a carro completo in servizio locale.

VII. — Trasporti da oltre e per oltre Castelvetrano.

a) *Viaggiatori.* — Le stazioni tutte della rete dello Stato sono ammesse alla corrispondenza diretta con le stazioni dei due nuovi tronchi, pel trasporto dei viaggiatori mediante la distribuzione di un unico biglietto da partenza a destinazione, col frazionamento del percorso a Castelvetrano.

Sui tronchi a scartamento ridotto esistendo due sole classi: la prima e la terza, i prezzi ridotti (formati sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule, col ribasso del 25 %) da riscuotersi per il percorso sui tronchi stessi, con biglietti di corsa semplice, sono i seguenti:

	1ª classe	3ª classe
Castelvetrano-Partanna o vic.	L. 1,00	L. 0,45
» -Selinunte »	» 1,25	» 0,60

Per i viaggiatori fruenti delle tariffe speciali interne ex Sicule, della tariffa militare e di quelle stabilite per le concessioni speciali, di cui al relativo volume, devono riscuotersi, anche pel percorso sui detti tronchi, i prezzi integrali (senza, quindi, la riduzione del 25 %) delle tariffe apposite vigenti sulla rete principale, col frazionamento del percorso a Castelvetrano, esponendo separatamente i prezzi riscossi sui biglietti distribuiti.

Sui biglietti rilasciati deve indicarsi separatamente la classe scelta dai viaggiatori (prima o terza) per il percorso sui detti tronchi e quella (prima, seconda o terza), per il percorso da e fino a Castelvetrano sulla rete principale.

In conseguenza per i trasporti viaggiatori da oltre e per oltre Castelvetrano deve essere fatto uso esclusivamente dei biglietti a fascicolo mod. I-203 pei viaggi a tariffa ordinaria e dei mod. I-201 e I-202 pei viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Le tasse relative ai biglietti d'abbonamento ordinari da oltre e per oltre Castelvetrano sono da computarsi per intero (e quindi senza il ribasso del 25 % sui due tronchi) sul complessivo percorso cumulato in base alla tariffa vigente sulla rete principale. I biglietti d'abbonamento per l'intera rete dello Stato valgono anche per il percorso sui due tronchi, restando inteso che i biglietti di seconda classe danno diritto al viaggio in 1ª classe sui tronchi stessi.

Per i biglietti d'abbonamento speciali delle serie XII e XIII, i due tronchi sono da considerarsi come percorsi di congiunzione col frazionamento della distanza a Castelvetrano, e con applicazione del ribasso del 25 % sulla percorrenza dei due tronchi.

I biglietti di seconda classe di qualsiasi specie da oltre e per oltre Castelvetrano che non portano la specifica indicazione della classe relativa ai tronchi a scartamento ridotto, danno diritto ai viaggi in prima classe sui tronchi stessi.

b) *Bagagli, cani e velocipedi.* — Anche per le spedizioni di bagagli, cani e velocipedi, è ammessa la registrazione diretta tra tutte le stazioni della rete dello Stato e le stazioni dei nuovi tronchi, con applicazione, su questi ultimi, di tasse ridotte formate sulla base della tariffa generale col ribasso del 25 %.

I prezzi da riscuotersi per il percorso sui tronchi medesimi, sono perciò da computarsi:

pei bagagli, sulla base per tonn-chilometro di L. 0,348;

per i cani, sulla base per chilometro e per capo di L. 0,0174.

per i velocipedi, sulla base di L. 0,01044 per chilometro e per macchina

Le tasse minime per spedizione sono però da applicarsi una sol volta per intero (e quindi senza il ribasso del 25 % previsto per il servizio interno dei due tronchi) sulla percorrenza complessiva dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

c) *Merci, valori, veicoli, ecc.* I trasporti in partenza da Partanna e da Selinunte e diretti a stazioni poste oltre Castelvetrano su linee della rete principale, o viceversa, saranno carteggiati direttamente quantunque se ne faccia il trasbordo a Castelvetrano.

Al trasbordo stesso provvederà l'Amministrazione ferroviaria.

Per i trasporti ordinari fra le nuove stazioni e quelle della ex Rete Sicula saranno riscossi, per il percorso delle linee a scartamento ridotto, i prezzi delle tariffe interne vigenti sulla detta Rete ridotti del 25 % e per quelli da e per il Continente saranno riscossi, pure per il menzionato percorso, i prezzi delle tariffe valevoli fra la Sicilia ed il Continente, ridotto parimenti del 25 %.

Tale riduzione non si estende al diritto fisso nè alle tasse accessorie.

Pei trasporti che si eseguiscono in base al Regolamento pei trasporti militari ed alle concessioni speciali saranno da riscuotersi, in ogni caso, i prezzi vigenti sulla Rete principale senza la riduzione del 25 %.

Le spedizioni a carro completo dirette alle stazioni di Partanna e Selinunte si tasseranno, per il percorso dei nuovi tronchi, come se proseguissero a destinazione nei carri d'origine, indipendentemente dalla portata e dalla quantità dei carri adoperati per il trasbordo nella stazione di Castelvetrano.

La tassazione di queste spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, deve essere fatta per l'intero percorso da partenza a destinazione, computando però le tasse per le distanze separate dei tronchi a sezione ridotta e della Rete principale.

Le spedizioni a grande velocità di pacchi ferroviari devono invece essere tassate con i prezzi integrali delle tariffe speciali N. 1, 10 (e N. 11 per i trasporti da e per il Continente) cumu-

lando le distanze dei tronchi anzidetti con quelle della rete principale.

Le spedizioni di giornali devono essere tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale N. 9 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione. Beninteso anche la tassa minima deve essere riscossa una sola volta per l'intero percorso.

Per tutti i trasporti soggetti a diritto fisso, questo sarà riscosso una sola volta, nella misura stabilita dalle singole tariffe, attribuendone una metà alla stazione di partenza e l'altra a quella di arrivo.

Le tasse minime per spedizione si riscuotono una sola volta per intiero, considerando a questo effetto le linee a scartamento ridotto come facenti parte della Rete principale.

Gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare.

Per il numerario, carte-valori ed oggetti preziosi deve essere presentato un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Non si accettano per il trasporto diretto con trasbordo a Castelvetrano, a cura dell'Amministrazione ferroviaria, le merci seguenti, le quali dovranno perciò essere dirette a Castelvetrano e quivi svincolate a rispedite a cura delle parti:

a) le merci spedite alla rinfusa e le merci fragili sciolte;

b) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª, e 14ª, dell'allegato 9 alle tariffe;

c) provvisoriamente e fino a che non sarà impiantata una gru sul piano caricatore di trasbordo nella stazione di Castelvetrano, non si accettano nemmeno i colli che per il loro peso e volume non possano maneggiarsi a braccia d'uomo senza pericolo.

Provvisoriamente e fino a che non sarà ultimato l'impianto delle stadere a ponte attualmente in corso, sono esclusi anche i trasporti a carro completo in servizio diretto.

Anche i trasporti in servizio diretto richiedenti l'uso dei carri congiunti non saranno ammessi che in via eccezionale sulle linee a scartamento ridotto e con treni speciali.

VIII. — Distanze chilometriche — Pubblicazioni, prontuari prezzi fatti. Biglietti — Documenti di trasporto — Tasse di bollo.

Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio è riportata la tabella polimetrica N. 122 contenente le distanze chilometriche dalle stazioni di Partanna e Selinunte alla stazione di allacciamento di Castelvetrano, da inserirsi a pag. 171 del volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Le predette stazioni saranno fornite dallo ufficio contabilità riassuntiva di Firenze dei Prontuari delle distanze della stazione di Castelvetrano, da servire per il servizio viaggiatori, bagagli e merci per stazioni poste oltre detta stazione di allacciamento.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc. occorrenti. I biglietti saranno forniti dal Controllo Prodotti di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per i trasporti in servizio locale dei tronchi da e per oltre Castelvetrano sono quelli in uso sulla Rete principale.

La tassa di bollo si applica una sola volta anche pei trasporti da oltre e per oltre Castelvetrano.

IX. — Contabilità delle stazioni, versamenti.

Valgono le norme in uso sulla Rete principale di cui alle apposite Istruzioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 160 inserito nel Bollettino ufficiale n. 24 del 1909, avvertendo che per i trasporti da e per oltre Castelvetrano non occorre che sia fatta alcuna operazione contabile nella stazione di allacciamento di Castelvetrano.

Le stazioni di Partanna e di Selinunte dovranno compilare per i trasporti effettuati oltre le stazioni di Castelvetrano separati riassunti delle spedizioni a grande ed a piccola velocità, e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da oltre la preaccennata stazione di allacciamento.

Le stazioni stesse di Partanna e di Selinunte effettueranno i propri versamenti alla Cassa compartimentale di Palermo a periodi cinquenali secondo le disposizioni fissate nell'Ordine di servizio N 275-1908, restando la prima assegnata alla categoria *D* e la seconda alla categoria *E*; ambedue provvederanno

al pagamento del proprio personale con le norme di cui alla Istruzione N. 7-1908 e precedenti.

Per il pagamento al personale di linea del Mantenimento sulla nuova tratta Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte sarà dato incarico ad un agente pagatore della cassa compartimentale di Palermo.

X. — Orari e composizione treni.

Su ciascuna delle due linee vengono attivate tre coppie di treni distribuiti nella giornata in modo da avere alla stazione di Castelvetrano le opportune coincidenze.

I treni stessi saranno composti di vetture aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli per viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico, e sono illuminati ad acetilene; i carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

L'assegnazione del materiale da viaggiatori e da merci. per l'esercizio dei due tronchi sopraindicati, verrà fatta dalla Divisione Movimento e traffico di Palermo, la quale diramerà pure apposite istruzioni per quanto riguarda il servizio di ripartizione veicoli, copertoni ed attrezzi di carico.

Per le scritturazioni e l'invio dei documenti relativi ai dati statistici, fino a contrario avviso, valgono le stesse norme in uso per le altre linee a scartamento ordinario, eccezione fatta pei fogli veicoli, i quali verranno trasmessi pel tramite della Divisione movimento e traffico di Palermo, alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica di Bologna, anzichè direttamente dalle stazioni alla Delegazione circolazione veicoli di Napoli.

XI. — Carte di libera circolazione.

Pel corrente anno tutte le carte di libera circolazione che comprendono le linee del Compartimento di Palermo, dovranno essere tenute valide anche per i tratti Castelvetrano-Selinunte e Castelvetrano-Partanna.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio* ***N.134–1910.***

(122) Linea Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca e Castelvetrano-Menfi-Sciacca.(*)

(*) A scartamento ridotto.

Ordine di Servizio N. 135 (SERVIZIO VIII).

Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Privative).

(Vedi Ordini di Servizio N. 380-1908, N. 75 e 289-1909).

A cominciare dal 1° Luglio 1910 andranno in vigore le nuove norme concordate col Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Privative) per l'eseguimento dei suoi trasporti di generi di privativa.

In base alle dette norme l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si è assunta l'esecuzione di tutti i trasporti dei sali di qualsiasi qualità, anche sofisticati, dei tabacchi di tutte le specie ed in qualsiasi stadio di lavorazione, dei recipienti vuoti e delle altre cose concernenti il servizio dei due monopolî dei sali e dei tabacchi che l'Amministrazione delle Privative compie direttamente fra le manifatture, le agenzie di coltivazione, le saline, i magazzini di deposito e gli altri uffici delle privative, e fra gli uffici stessi, le dogane e le Intendenze di Finanza; nonchè l'effettuazione dei trasporti dei bollettari del lotto e relative casse vuote fra il magazzino centrale di Roma, le Direzioni Compartimentali e gli archivi succursali.

L'Amministrazione delle Privative si riserva, però, la facoltà di eseguire per via di mare i trasporti tra Margherita di Savoia; Margherita di Savoia-Venezia; Comacchio-Ancona; Comacchio-Venezia e Cervia-Venezia, e per via ordinaria i trasporti di sali, tabacchi ed accessori del monopolio dei tabacchi tra Genova-Sampierdarena e Sestri Ponente e tra l'una e l'altra di dette località.

Dalla data anzidetta restano abrogate tutte le disposizioni emanate relativamente ai detti trasporti con gli Ordini di Servizio N. 380-1908, N. 75 e 289-1909, e le stazioni e gli uffici interessati dovranno attenersi a quelle appresso indicate.

1. — Bolletta di spedizione.

Per la esecuzione dei trasporti in base ai prezzi ridotti, l'Amministrazione delle Privative deve presentare la *Bolletta*

MINISTERO DELLE FINANZE — AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

(Tagliando da allegarsi al documento di trasporto e da trattenersi dall[a] stazione destinataria).

MOD. W - N. 3 [illegible]

MINISTERO DELLE FINANZE

AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

BOLLETTA DI SPEDIZIONE

da valere anche come bolletta di legittimazione

(1) ....

N. .... Li 191

Si dichiara che i generi di privativa e le altre cose sottodescritte sono a spettanza dell'Amministrazione delle privative e vennero prelevati da quest Ufficio per essere trasportati al (2) ....

....

Numero dei colli	Specie del recipiente	QUALITÀ DEI GENERI	PESO	
			Lordo	Netto

Per l'Amministrazione delle Privative

....

(1) Denominazione e sede dell'ufficio mittente.
(2) Denominazione e sede dell'ufficio destinatario.

MINISTERO DELLE FINANZE — AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

(Tagliando da allegarsi al documento di trasporto e da rimettersi al destinatario assieme al bollettino di consegna).

MOD. **W** - N. **3** *bis*

MINISTERO DELLE FINANZE

AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

BOLLETTA DI SPEDIZIONE

da valere anche come bolletta di legittimazione

(1) ....

N. .... *Li* *191*

Si dichiara che i generi di privativa e le altre cose sottodescritte sono di spettanza dell'Amministrazione delle privative e vennero prelevati da questo Ufficio per essere trasportati al (2)

....

Numero dei colli	Specie del recipiente	QUATITÀ DEI GENERI	PESO	
			Lordo	Netto

Per l'Amministrazione delle Privative

....

(1) Denominazione e sede dell'ufficio mittente.
(2) Denominazione e sede dell'ufficio destinatario.

di spedizione Mod. W N. 3-bis, conforme al modello allegato al presente Ordine di Servizio.

La bolletta di spedizione deve scortare il trasporto ed è costituita da due tagliandi: da trattenersi l' uno dalla stazione destinataria, per essere inviato al Controllo Prodotti assieme con la nota spedizione o lettera di porto, da rimettersi l'altro al destinatario unitamente al bollettino di consegna.

Le bollette di spedizione devono essere compilate in ogni parte richiesta dallo stampato, debitamente firmate da chi le rilascia e munite del bollo d' ufficio; se l'ufficio è sprovvisto di bollo, deve essere praticata dal mittente apposita annotazione.

Le diciture e le firme devono essere leggibili e tutte le correzioni od abrasioni devono essere sempre vidimate.

E' assolutamente proibito agli agenti ferroviari di apportare correzioni alle indicazioni apposte dagli Uffici delle Privative sulle bollette di spedizione dovendosi, ogni qualvolta ciò fosse necessario, seguire il procedimento dianzi indicato.

È fatta poi viva raccomandazione a tutto il personale interessato, di curare gelosamente il regolare inoltro e la conservazione della bolletta di spedizione, la quale, oltre a costituire il documento necessario per ottenere l'applicazione del prezzo ridotto, sta anche a rappresentare la *bolletta di legittimazione* agli effetti della libera circolazione dei generi di privativa.

Ad evitare pertanto possibili smarrimenti, si prescrive che le stazioni mittenti, lasciando uniti i due tagliandi della bolletta di spedizione Mod W 3-*bis*, abbiano da assicurare solidamente con gomma. al documento di trasporto, il tagliando che deve essere trattenuto dalla stazione di arrivo in modo che questa possa poi staccare l'altro tagliando da rimettere al destinatario.

2. — **Nota di spedizione e lettera di porto.**

L'Amministrazione delle Privative dovrà inoltre presentare, debitamente compilate le *note di spedizione* e le *lettere di porto* secondo che il trasporto sia da effettuarsi a grande od a piccola velocità, in un unico esemplare pei trasporti in servizio interno della Rete, e in tanti esemplari, quante sono le Amministrazioni interessate, per quelli in servizio cumulativo.

Le note di spedizione e le lettere di porto anzidette sono

di modello, numero e serie, uguali a quelli in vigore per trasporti ordinari, e portano a stampa le seguenti annotazioni:

1° Speditore e destinatario: « *Amministrazioni delle privative dello Stato* ».

2° Porto: « *Affrancato* » (Vedi però l'ultimo alinea dell'Art. 4).

3° Consegna: « *In stazione* ».

4° Nello spazio riservato alla domanda di tariffe speciali: « *Concessione speciale* ».

5° Via da percorrere: « *Ferrovie dello Stato* ».

6° Nello specchietto a tergo riservato all'indicazione dei documenti doganali ed altri riferentisi alla spedizione: « *Bolletta Mod. W 3-bis N. . . . . del . . . .* ».

Sono poi annullati con tratti di linea, pure a stampa, gli spazi destinati alle seguenti indicazioni: *Spese anticipate, assegni, assicurazione del valore e domanda di ricevuta di ritorno* ».

Conformi varianti risultano pure nel bollettino di consegna e nella ricevuta di spedizione.

A tergo, tanto della nota di spedizione, quanto della lettera di porto, sono annullati i prospetti relativi alla distinta della spesa anticipata.

Sono infine state annullate tutte le altre indicazioni non inerenti ai trasporti di che trattasi.

3. — Eseguimento dei trasporti.

All'atto del ricevimento delle spedizioni, le stazioni devono assicurarsi che le merci da trasportare corrispondano esattamente alle indicazioni dei relativi documenti (bolletta di spedizione e nota di spedizione o lettera di porto), che questi concordino fra loro e portino tutti i dati necessari per la retta applicazione delle tasse. Ove occorra, hanno l'obbligo di esporre: il numero e la portata dei carri utilizzati, il numero dei copertoni adoperati, le tasse per l'uso della gru, per il nolo dei copertoni, quelle di pesatura, sosta, magazzinaggio ecc.

Ogni nota di spedizione o lettera di porto deve riguardare un solo vagone ed una sola bolletta di spedizione.

I trasporti di generi di privativa dovranno avere corso con la maggiore possibile sollecitudine e regolarità, anche nei casi

di sospensione di accettazione delle merci. Non saranno mai da posporsi a quelli del pubblico nell'ordine di inoltro, ed anzi nella fornitura dei carri pei trasporti di sale, sarà loro data la preferenza sopra qualsiasi altra domanda.

Detti trasporti saranno di massima eseguiti in *porto-affrancato*; però non potranno essere rifiutate quelle spedizioni che eventualmente venissero presentate per l'inoltro in porto assegnato.

4. — Prezzi da applicarsi.

Ai trasporti di cui si tratta dovranno essere applicati, direttamente dalle stazioni, i seguenti prezzi, che comprendono anche le imposte erariali.

GRANDE VELOCITÀ :

1° Quelli della Concessione ***B*** per le merci indicate nella nomenclatura annessa alla Concessione stessa.

2° Quelli delle normali tariffe per il pubblico per tutte le altre merci ivi non indicate.

PICCOLA VELOCITÀ.

1° Pei sali L. 0,048 a tonnellata-chilometro.

2° Pei tabacchi lavorati L. 0,067 a tonnellata-chilometro.

3° Pei tabacchi grezzi L. 0,064 a tonnellata-chilometro.

4° Per i recipienti vuoti e tutte le altre merci del Monopolio dei sali e tabacchi, siano o no compresi nella nomenclatura della P. V. della concessione speciale *B*, L. 0,06 a tonnellata-chilometro.

A tutti i prezzi suddetti relativi alla P. V. sarà da aggiungersi il diritto fisso di L. 1,03 a tonnellata, salva la eccezione di cui all'art. 6 per le spedizioni a P. V. di sale a carro completo o da considerarsi come tale.

In quanto non sia diversamente stabilito col presente Ordine di Servizio, sono pure applicabili ai trasporti in questione, tutte le condizioni e norme, nonchè le tasse accessorie in vigore pei trasporti regolati dalla Concessione speciale *B*.

Per quanto riguarda la distanza tassabile, si dovranno

osservare le norme prescritte per la tassazione dei trasporti ordinari.

Per la esatta applicazione dei prezzi su indicati, ed agli effetti della liquidazione degli indennizzi, di cui è detto più innanzi, si considerano:

a) *come tabacchi lavorati, quelli perfezionati o da perfezionarsi, condizionati in pacchi o sacchetti, in scatole o barattoli, e in casse o cassette, quali i tabacchi da fiuto, sigari, spagnolette, trinciati e prodotti secondari (polvere insetticida ed estratto di tabacco) comprese le spuntature di sigari destinate alla vendita.*

b) *come tabacchi greggi, quelli in foglia, in costole, in ritagli di foglia di sigari, gli avanzi ed i rifiuti della lavorazione, ed in genere tutti quelli spediti in botti, balle, sacchi o sacconi.*

Gli eventuali errori di tassazione saranno rettificati dagli Uffici di Controllo seguendo i provvedimenti in vigore per tutti gli altri trasporti

L'Amministrazione delle Privative è stata eccezionalmente esonerata dal corredare coi prescritti documenti i suoi reclami, sui quali però dovranno essere chiaramente indicati gli estremi delle spedizioni per mettere in grado gli uffici di Controllo di rintracciare i relativi documenti di trasporto.

5. — Tasse accessorie.

Oltre le tasse di porto, l'Amministrazione delle privative è tenuta a pagare tutte indistintamente le eventuali tasse accessorie, come: quelle di pesatura, uso della gru, nolo copertoni, magazzinaggio, sosta, ecc., salvo, per le soste, quanto è detto al successivo art. 7 per le spedizioni di sale a vagone completo o da considerarsi tale, nonchè le tasse speciali per la traversata dello Stretto di Messina e quelle previste dall'allegato 8 alle tariffe per i trasporti da e per gli scali marittimi.

6. — Carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti di generi di privativa a grande ed a piccola velocità saranno effettuate dall'Amministrazione ferroviaria e le stazioni avranno cura di

esporre sui documenti di trasporto a P. V., nello spazio a ciò riservato, l'indicazione: « *Amministrazione* ».

E' fatta eccezione pei trasporti a piccola velocità di sale a vagone completo o da considerarsi tale, pei quali, all'Amministrazione delle Privative è accordata la facoltà di eseguire a sua cura e spesa le relative operazioni di carico e scarico, verso deduzione, dal diritto fisso di L. 1,03 stabilito dall'articolo 5, della quota di centesimi 22 per tonnellata e per ogni operazione di carico o scarico.

Ciò dovrà pure essere fatto risultare mediante la consueta annotazione: « *mittente* », « *destinatario* » da praticarsi sulla lettera di porto.

La facoltà di cui sopra non è estesa agli scali di Venezia, dove le operazioni di carico e scarico sono riservate esclusivamente all'Amministrazione ferroviaria verso corresponsione degl'integrali diritti stabiliti dagli Allegati 8° e 11° alle Tariffe.

Così pure non è estesa ai trasporti in provenienza od in destinazione di Torino P. Susa. Per le operazioni di carico o scarico che si compiono in detta stazione si dovrà sempre computare l'intera quota di diritto fisso di L. 0.515.

Si intenderà a vagone completo la spedizione coperta da lettera di porto ferroviaria per una quantità di almeno 3 tonnellate di sale.

Per maggiore chiarezza nell'applicazione dei prezzi di cui al presente articolo, vedansi i seguenti esempi:

Esempi di tassazione.

Trasporto di 3 tonnellate di sale a P. V. da Cervia a Brescia.

(Carico e scarico eseguito dall'Amministrazione delle Privative).

Distanza km. 288 via Castel Bolognese-Parma.

Porto, km. 288 × L. 0.048 × kg. 3.000. . . . L. 41.472

Diritto fisso L. 1.03 — L. 0.50 (L. 0.25 per il carico e L. 0.25 per lo scarico) = L. 0.53 × kg. 3.000. » 1.59

Totale (arrotondato) L. 43.10

Trasporto di 10 tonnellate di sale a P. V. da Venezia Marittima a Parma.

(Carico Amministrazione ferroviaria. Vedi Allegato 8 alle Tariffe. — Scarico Amministrazione delle Privative)

Distanza km. 219, Via Monselice-Piadena.

Porto { Km. 219 × L. 0.048. L. 10.512
Tassa porto-Scalo Venezia M (Vedi Allegato 8 alle Tariffe) . . . . . . » 0.1545

L. 10.6665 × kg. 10.000 = L. 106.665

Diritto fisso { a Venezia M. (Vedi Allegato 8 alle Tariffe) . . . . . . L. 1.03
a Parma L. 0.515 — L. 0.25 scarico . » 0.265

L. 1.295 × kg. 10 000 = L. 12.95

Totale (arrotondato) L. 119.65

Trasporto di 10 tonn. di sale da Sampierdarena a Torino Porta Susa.

(Carico eseguito dall'Amministrazione delle Privative - Scarico eseguito sempre a cura dell'Amministrazione ferroviaria).

Distanza km. 163

Porto km. 163 × L. 0.48 × kg. 10.000 . . . . L. 78.24
Diritto fisso L. 1.03—L. 0.25 per il carico = L. 0.78 × kg. 10.000 . . . . » 7.80

Totale arrotondato L. 86,05

Trasporto di 12 tonn. di sale da Venezia S. Lucia a Verona P. Vescovo.

(Carico eseguito sempre a cura dell'Amministrazione ferroviaria. Scarico eseguito dall'Amministrazione delle Privative).

Distanza km. 116.

Porto km. 116 × L. 0.048 × kg. 12.000 . . . L. 66.816
Diritto fisso L. 1.03 — L. 0.25 per lo scarico = L 0.78 × kg. 12.000 . . . . » 9.36
Facchinaggio esterno a Venezia S. Lucia (Vedi allegato 11° alle Tariffe), L. 0.515 × kg. 12.000 . . . 6.18

Totale arrotondato L. 82.40

7. — Disposizioni speciali per le tasse di sosta gravate su trasporti a P. V. di sale a carro completo o da considerarsi come tale.

Non dovrà richiedersi il pagamento delle tasse di sosta maturatesi per trasporti a P. V. di sale a carro completo o da considerarsi come tale secondo il criterio indicato al penultimo alinea del precedente Art. 6°. Esse saranno soltanto fatte figurare *in modo chiaro* sui bollettini di consegna.

Le stazioni dovranno prendere nota di dette tasse *per memoria*, sul registro di uscita Mod. 1.407, inscrivendole poscia in un separato « *Elenco degli introiti diversi* » Mod. I-445 da intestarsi « *Tasse di sosta gravate su trasporti di privativa a carro completo o da considerarsi tale* », completando lo stampato con tutte le indicazioni richieste, senza, beninteso, assumere debito del relativo importo.

Nella colonna « *Annotazioni* » si dovranno inoltre indicare, per ciascuna spedizione, i motivi che hanno occasionato la sosta.

Detto elenco sarà da inviarsi al Controllo Prodotti di Firenze ed a quello di Torino secondo la rispettiva competenza.

8. — Pesatura delle merci.

Le stazioni sono in obbligo di accertare che il peso delle merci esposto sulle bollette di spedizione concordi esattamente con quello indicato sui relativi documenti di trasporto, e dovranno procedere alla verifica del peso stesso.

La tassa di pesatura è dovuta soltanto nai casi previsti dall'Art. 113 delle Tariffe.

9. — Spese anticipate ed assegni.

I trasporti di generi di privativa non possono essere gravati di spese anticipate, nè di assegni.

10. — Consegna e riconsegna dei trasporti.

L'Amministrazione delle Privative si considera quale mittente e destinataria a tutti gli effetti di consegna e riconsegna dei trasporti, operazioni che dovranno essere effettuate seguendo lo norme stabilite pei trasporti ordinari.

L'Amministrazione medesima e per essa i Capi degli Uffici locali, potrà, per le operazioni predette, delegare la sua rappresentanza anche ad altre persone di sua scelta, accreditandole preventivamente per lettera alla Amministrazione delle Ferrovie presso le stazioni in luogo.

In tal caso è inteso che l'Amministrazione delle Privative conferisce alle dette persone, e limitatamente alle operazioni di cui sopra, tutte le facoltà e gli obblighi spettanti ai mittenti ed ai destinatari in forza delle tariffe e disposizioni vigenti presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per i trasporti ordinari e ritiene valido qualunque atto compiuto dalle persone anzidette.

11. — Istradamento dei trasporti.

Conforme la domanda esistente nei documenti di trasporto, le spedizioni dei generi di privativa, di cui si tratta, debbono seguire, sino a destinazione, l'istradamento sulle linee dello Stato.

Eguale norma sarà da osservarsi per quelli effettuati in servizio cumulativo, relativamente, beninteso, al percorso dalla stazione di transito a quella della rete di Stato o viceversa.

12. — Scritturazione dei trasporti.

Per la registrazione e la scritturazione dei trasporti nei riassunti delle spedizioni e degli arrivi, si devono osservare le prescrizioni in vigore pei trasporti ordinari, secondo la competenza dei singoli Controlli.

13. — Responsabilità dell'Amministrazione Ferroviaria.

La responsabilità della Amministrazione ferroviaria, per quanto riguarda le perdite, le mancanze, le avarie dei generi di privativa e delle altre cose della Direzione delle Privative è quella comune a tutte le Tariffe speciali.

14. — Accertamento delle anormalità.

Per le constatazioni di eventuali mancanze o di qualsiasi altra anormalità, tanto in partenza, quanto in transito od in arrivo, le stazioni debbono osservare le disposizioni in vigore

per i trasporti ordinari e però, per l'applicazione dell'art. 135 delle tariffe e condizioni pei trasporti, debbono redigere il boltino di accertamento, Mod. H-111, od il processo verbale Mod. H 100, affine di stabilire la causa del danno e la competenza della responsabilità. A tal uopo sarà loro principale cura di far risultare, nell'apposito spazio dell'art. 16 del processo verbale, tutte le circostanze di fatto che valgano ad eliminare o diminuire la responsabilità della Amministrazione ferroviaria.

15. — Valutazione del danno.

Data la speciale natura delle merci in questione, tra le due Amministrazioni è stato convenuto che a stabilire l'ammontare del danno per mancanze, avarie, ecc. ecc., provvedano di massima i Funzionari delle Privative nei locali di definitiva destinazione (depositi, manifatture, ecc.) dopo che i trasporti stessi siano stati riconsegnati agli incaricati del ritiro.

Siccome però l'Amministrazione ferroviaria si è riservata la facoltà di far intervenire, quando lo ravvisi opportuno, un proprio perito all'accertamento definitivo, nei locali delle Privative, per le cause e la valutazione del danno, così le stazioni dovranno segnalare telegraficamente alla Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, da cui direttamente dipendono, quei casi più gravi nei quali speciali circostanze consigliassero tale intervento; affinchè il superiore Ufficio possa provvedere d'urgenza all'invio del perito.

Dell'avviso dato alla propria superiorità le stazioni avvertiranno i funzionari locali delle Privative, dovendo in tali casi la perizia aver luogo in contraddittorio tra il delegato di quell'Amministrazione ed il perito ferroviario.

16. — Provvedimenti per evitare danni maggiori.

Le stazioni adotteranno tutte le necessarie misure conservative per impedire un aggravamento nell'avaria dei trasporti o per diminuirne gli effetti, tenendo conto di quanto in proposito trovassero da indicare gli incaricati del ritiro od i Funzionari delle Privative destinatari.

17. — **Compilazione e trasmissione del processo verbale.**

Un esemplare del processo verbale redatto in arrivo deve esser rimesso dalla stazione all'incaricato del ritiro del trasporto.

Un altro esemplare, dopo che il destinatario, in relazione a quanto è stabilito all'art. 15 abbia fatto conoscere l'ammontare del danno, deve essere completato dalla stazione nella seconda parte, con l'indicazione della somma domandata a titolo di indennizzo e subito trasmesso alla competente Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, alla quale spetta provvedere per la sistemazione della vertenza.

18. — **Liquidazione degli indennizzi.**

Le stazioni debbono in modo assoluto astenersi dal pagare qualsiasi indennizzo per mancanze, avarie od altro, senza che prima ne abbiano avuto autorizzazione dal proprio Ufficio superiore, e ciò anche se l'indennizzo non superi la competenza finanziaria ad esse eventualmente assegnata per la diretta sistemazione delle vertenze commerciali.

19. — **Disposizioni transitorie.**

Per tutti i trasporti di privativa scortati da bolletta di spedizione rilasciata in data 30 giugno 1910, qualunque sia la data del loro arrivo a destino, si continueranno ad osservare le norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 380-1908.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 136. (Servizio VI).

Berretti pel personale.

Si porta a conoscenza del personale interessato che a partire dal 1° Luglio 1910, i berretti delle categorie dal **1** al 48 (inclusa) e 51, 52, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73 e 74 saranno forniti con la fascia esteriore sottostante ai galloni di velluto anzichè di panno o di seta, mantenendosi inalterati i prezzi.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 137-1910.*

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla casa cantoniera di Salabue.

CASA cantoniera	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce i biglietti	SPECIE dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo			STAZIONE incaricata della scritturazione e versamento
				1a classe	2a classe	3a classe	
Salabue .	Mortara-Asti	Alessandria . . .	Di corsa semplice	6.20	4.40	2.85	Moncalvo.
		Mortara	»	5.75	4.05	2.65	
		Candia Lomellina.	»	4.15	2.90	1.90	
		Asti	»	3.20	2.25	1.50	
		Casale Monferrato	»	2.40	1.70	1.10	
		Portacomaro . .	»	2.15	1.55	1.00	
		Castelalferro . .	»	1.80	1.30	0.85	
		S. Giorgio in Casale	»	1.60	1.15	0.75	
		Tonco Alfiano . .	»	1.45	1.05	0.70	
		Ozzano Monferrato	»	1.25	0.90	0.60	
		Penango. . . .	»	1.10	0.80	0.55	
		Serralunga Cereseto	»	0.55	0.40	0.30	
		Moncalvo . . .	»	0.40	0.30	0.25	
		Alessandria . .	Andata e ritorno	9.15	6.45	4.15	
		Mortara	»	8.50	5.95	3.85	
		Candia Lomellina.	»	6.15	4.30	2,80	
		Asti	»	4.75	3.35	2.20	
		Casale Monferrato	»	3.55	2.50	1.65	
		Portacomaro . .	»	3.20	2.25	1.50	
		Castelalfero. . .	»	2.70	1.90	1.25	
		S. Giorgio in Casale	»	2.35	1.65	1.10	
		Tonco Alfiano. .	»	2.15	1,55	1.00	
		Ozzano Monferrato	»	1.80	1.30	0.85	
		Penango . . .	»	1.65	1.15	0.80	
		Serralunga Cereseto	»	0.75	0.55	0.40	
		Moncalvo . . .	»	0.60	0.45	0.30	

Distanze dalla casa cantoniera di Salabue alle seguenti stazioni:

Stazioni	Distanze in chilometri	Stazioni	Distanze in chilometri
Alessandria	53	Costigliole (Motta di) . . .	39
Cantalupo Castellazzo . . .	61	Isola di Asti	36
Oviglio	66	Molini d'Isola	34
Bergamasco.	64*	S. Marzanotto.	31
Bruno	61*	Asti	27
Castelnuovo Belbo	59*	Portocomaro	18
Incisa Belbo	56*	Castelalfero	15
Nizza Monferrato.	52*	Tonco Alfiano	12
Calamandrana	57*	Penango	9
Canelli	61*	Moncalvo.	3
S. Stefano Belbo	58	Serralunga Cesereto. . . .	4
Costigliole d'Asti	52	Ozzano Monferrato	10
Castagnole Lanze.	47	S. Giorgio Casale	13
Neive	52	Casale Monferrato	20
Alba	61	Terranova	29
Mussotto	63	Terrasa	33
Monticello Alba	67	Candia Lomellina	35
S. Vittoria	71	Cozzo	37
Bra	78	Zeme	40
Madonna del Pilone	86	Castel d'Agogna	45
Cavallermaggiore.	91	Mortara	49

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 137-1910.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908), si dovranno praticare le sottoindicate aggiunte:

A pagina 88 fra Sala al Barro Galbiate e Sala Consilina, inserire:

Salabue (casa cantoniera)	Castagnole Lanze-Asti-Mortara	Torino (Sez. Alessandria)	Alessandria	22	V (6)	B (6)

A pag. 117, nella tabella 22, fra le stazioni di Moncalvo e di Serralunga Cereseto, inserire il nome della casa cantoniera di Salabue con le distanze risultanti dal prospetto allegato *B*.

A pagina 234, fra Sala al Barro Galbiate e Sala Consilina, inserire:

Salabue (casa cantoniera)	33-4-102-30-15	1318	1332

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (Parte II), si dovrà aggiungere:

A pagina 12 fra i nomi delle stazioni di Sala al Barro Galbiate e di Sala Consilina:

Salabue	LB	T	As	21

Ordine di Servizio N 137. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Salabue.

Dal 10 giugno 1910 si è aperta all'esercizio la casa cantoniera di Salabue al km. 47-601, ed a destra della linea Mortara-Asti, fra le stazioni di Serralunga Cereseto e di Moncalvo, dalle quali dista rispettivamente circa km. 4 e km. 3.

La nuova fermata è protetta da due dischi girevoli, piccolo modello, situati entrambi alla sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza, dall'asse della casa cantoniera, di m. 818 quello verso Serralunga e di m. 970 quello verso Moncalvo.

La loro posizione normale è quella di via libera.

La nuova fermata è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato A.

La stazione di Moncalvo è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) », e nel volume: « Prontuario generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati B e C al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 138. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 300-1909)

Dal 16 giugno 1910 la stazione di Lugo viene ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pagina 57 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovrà farsi, alla sede opportuna, la seguente aggiunta:

Lugo . .	S. G. P.	Civitavecchia	453	Livorno M.	222
		Livorno S. M. (1)	220		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 139. (Servizio X).

Ristampa dell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri, che per il servizio cumulativo possono circolare in Italia; edizione I° Gennaio 1910 ».

È stato provveduto alla ristampa, in libretto a parte, dell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri, che per il servizio cumulativo possono circolare in Italia; (edizione 1° gennaio 1910) », che annulla e sostituisce quello edito nel Giugno 1903 dall'ex Rete Mediterranea.

La distribuzione al personale interessato verrà fatta per cura dei Servizi VII e X.

Ordine di Servizio N. 140. (SERVIZIO VII).

Abilitazione della stazione di Cineto Romano al servizio merci a piccola velocità ordinaria.

La stazione di Cineto Romano, della linea Roma-Sulmona, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a Grande Velocità, limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 cadauno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, a datare dal 20 giugno 1910, viene altresì ammessa al servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria, con le stesse limitazioni stabilite pei trasporti a Grande Velocità.

In conseguenza di quanto sopra a pag 32 del volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » di fronte al nome della stazione di Cineto Romano, dovrà inserirsi, nella colonna 10, l'indicazione 0 (2), e nella « Prefazione generale all'orario Generale di Servizio 1° Maggio 1910 (Parte Seconda) » a pag. 7, di fronte al nome della stazione di Cineto Romano, dovrà modificarsi l'indicazione L G. in L O-*a*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

N B La presente richiesta deve essere presentata su carta color *verde*.

CONCESSIONE SPECIALE **IV**

(*Tariffa militare*)

Scrofolosi ed ammalati indigenti

(1) ....

RICHIESTA N. ....

Viaggio di andata e ritorno

dalla stazione di .... } *via* ....
alla stazione di .... }

di N.(2) .... *fra scrofolosi (od ammalati) indigenti e persone addette al loro servizio, tutti nominati nell'elenco a tergo e viaggianti:*

N.° .... *in* 2.a classe. *N.°* .... *in* 3.a classe

Dichiaro che i titolari della presente si trovano tutti nelle condizioni volute per fruire della concessione suddetta.

Bollo del Comitato

(3) .... *lì* .... *19* ....

IL (4) ....

....

Bollo dell'Autorità

Visto per l'autenticità della suddetta dichiarazione

IL (5) ....

....

ANNOTAZIONI

....

....

....

Rilasciato il biglietto N.

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale prescritto dalla concessione.

3. Il biglietto, che viene rilasciato su presentazione di questa richiesta, vale ***per l'andata e per il ritorno,*** ma all'inizio del viaggio di ritorno deve esser fatto bollare dalla stazione, senza di che non ha validità.

(1) Titolo e sede del Comitato. — (2) In tutte lettere. — (3) Luogo e data del rilascio. — (4) Qualifica e firma di chi presiede il Comitato. — (5) **Prefetto** oppure **Sindaco**.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

N. B. La presente richiesta deve essere presentata su carta color *camoscio*.

CONCESSIONE SPECIALE **V**

(*Tariffa differenziale B*)

Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche

(1) ....

RICHIESTA N. ....

Viaggio di andata e ritorno

dalla stazione di .... *via* ....
alla stazione di ....

di N.(2) .... *fra ragazzi poveri e persone addette al loro servizio, tutti nominati nell'elenco a tergo e viaggianti:*

		2.ª classe	3.ª classe
adulti	*N.°*	....	....
ragazzi dai 3 ai 7 anni	*N.°*	....	....

Dichiaro che i titolari della presente si trovano tutti nelle condizioni volute per fruire della concessione suddetta.

Bollo del Comitato

(3) .... *li* .... *19*..

IL (4) ....

....

Bollo dell'Autorità

Visto per l'autenticità della suddetta dichiarazione

IL (5) ....

....

ANNOTAZIONI

....

....

Rilasciato il biglietto N. ....

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale prescritto dalla concessione

3. Il biglietto, che viene rilasciato su presentazione di questa richiesta, vale *per l'andata e per il ritorno*, ma all'inizio del viaggio di ritorno deve esser fatto bollare dalla stazione, senza di che non ha validità.

(1) Titolo e sede del Comitato. — (2) In tutte lettere. — (3) Luogo e data del rilascio. — (4) Qualifica e firma di chi presiede il Comitato. — (5) **Prefetto** oppure **Sindaco**.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Ordine di Servizio N 8.v (SERVIZIO VIII).

Viaggi alle stazioni termali e al mare.

(Vedi Ordini di Servizio n. 6 v-1910.

Nell'elenco delle stazioni termali, di cui l'ordine di servizio N. 6v 1910, devono essere aggiunte le seguenti:

Castel S. Pietro d'Emilia;
Châtillon;
Modena (per Salvarola);
Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Distribuito al personale delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 5.v (SERVIZIO VIII).

Concessioni speciali IV e V.

Allegati alla presente si pubblicano gli elenchi dei comitati di beneficenza ammessi nel corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V, nonchè i modelli delle nuove richieste di viaggio che devono essere presentate per fruire delle Concessioni stesse.

Si raccomanda alle stazioni di curare che le dette richieste siano presentate dai comitati ed istituti, debitamente completate in ogni loro parte, e che vengano rigorosamente rifiutate le richieste di vecchio modello.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri	Abbiategrasso
Orfanotrofio Femminile.	Alessandria
Congregazione di carità	Alfonsine
Ospizio marino.	Ancona
Pia Fraternita dei Laici	Arezzo
Congregazione di carità	Argenta
Ospedale della SS. Trinità.	Arona
Comitato di beneficenza per la cura marina degli scrofolosi poveri	Ascoli Piceno
Ospizio Marino piemontese	Asti
Comitato per gli ospizi marini	Badia Polisine
Ospizi marini	Bagnacavallo
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Comitati scrofolosi della città	Bergamo
Ospizio marino biellese.	Biella
Opera pia degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri della città e provincia	Bologna
Società operaia.	Bologna
Poliambulanza Felsinea.	Bologna
Congregazione di carità	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia
Congrega apostolica	Brescia
Comitato di beneficenza per bambine orfane abbandonate	S. Martino a Campi Bisenzio (Firenze)

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Cannobio
Comitato cura marina	Carpi
Comitato di beneficenza presso il municipio di . .	Casalbuttano
Comitato per gli ospizi marini.	Casalmaggiore
Ospizio marino casalese	Casale Monferrato
Opera pia « Barellai Giuseppe » degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri	Castelbolognese
Comitato scrofolosi poveri	Castelleone
Opera pia Ventorelli-Lavizzari-Oliari (amministrata dalla Congregazione di carità)	Castelleone
Ospizio marino	Castel S. Giovanni
Comitato per l'invio degli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Castiglion Fiorent.
Comitato di beneficenza per l'invio d'imfermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Comitato per la cura dei bagni marini ai fanciulli poveri	Cesena
Ospizio marino	Chiari
Congregazione di carità.	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Pio istituto scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura marina degli scrofolosi poveri	Como
Comitato scrofolosi	Conegliano
Comitato di beneficenza presso il municipio . . .	Corigliano Calabro
Congregazione di carità	Corte de' Cortesi con Cignone
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri	Crema (1)
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Ospizio marino per i poveri scrofolosi della città e provincia	Cuneo

(1) Nel caso che le squadre di ammalati, inviate da questo Istituto si uniscano a quelle inviate dal Comitato milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura: e così pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Curtatone
Comitato per la cura dei bambini scrofolosi . . .	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi. . .	Ferrara
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Asili gratuiti per le Figlie dei Carcerati	Firenze
Missione medica	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Asilo professionale evangelico	Firenze
Comitato degli ospizi marini	Forlì
Associazione scrofolosi poveri	Gallarate
Comitato pro scrofolosi.	Giacciano con Baruchella
Congregazione di carità	Gonzaga
Comitato per l'invio e mantenimento degli scrfolosi poveri in ospizi di cura balneare presso il municipio di.	Greco Milanese
Comitato per l'ospizio marino	Iesi
Opera pia degli ospizi marini	Imola
Orfanotrofio evangelico E. Pestalozzi.	Intra
Congregazione di carità	Intra
Comitato pro scrofolosi poveri	Legnano
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed ospizi	Lucca
Comitato degli ospizi marini	Lugo (1)

(1) Quest' Associazione è autorizzata ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da essa inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

DENOMINAZIONE	SEDE
Ospizio marino marino provinciale Umberto I . .	Macerata
Ospizio marino per i fanciulli poveri scrofolosi . .	Mantova
Comitato per la cura marina dei bambini poveri israeliti.	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini .	Milano (1)
Opera pia per la cura balneare marina agli scrofolosi poveri	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri . .	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Comitato pro Sempione Cagnola e Canonica . . .	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Modena
Opera pia per la cura balnearia agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Congregazione di carità del Comune	Mozzecane
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi . .	Novara
Comitatato di benficenza presso il Municipio di . .	Nova Siri
Ospizio marico ed Istituto rachitici	Padova
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini. . .	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi.	Perugia
Cassa di risparmio	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino.	Piacenza

(1) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino Tronzano e Iselle.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Piacenza
Società Ospizi marini Porta al Borgo.	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Opera pia pratese dell'Ospizio marino	Prato
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare.	Reggio Emilia
Società nazianale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Opera pia degli Ospizi marini	Roma
Colonia marina per le adulte	Roma
Comitato di soccorso e patronato a favore dell'Educatorio « E. Pestalozza »	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana ».	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine.	Roma
Colonie estive marine ed appennine per gli alunni poveri delle scuole comunali	Roma
Congregazione di carità	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Comitato degli ospizi marini	Sansepolcro
Comitato per la cura dei bagni marini.	Sermide
Associazione popolare sienese pei bambini scrofolosi	Siena
Comitato di beneficenza per le povere fanciulle bisognose della cura di mare	Signa Castello
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri	Soncino
Comitato Valtellinese per la cura marina degli scrofolosi	Sondrio
Congregazione di carità	Suzzara
Comitato pro Ospizi marini.	Terni

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui presso il Municipio di . .	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera balnearia C. P. Meille.	Torino
Piccola casa della Divina Provvidenza	Torino
Società nazionale di patronato per le giovane operaie	Torino
Comitato per l'invio di bambini scrofolosi ai bagni marini	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Congregazione di carità	Udine
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Ospizio marino vercellese.	Vercelli
Associazione veronese per gli ospizi marini . . .	Verona
Comitato per la cura marina dei fanciulli poveri scrofolosi	Viadana
Ospizi marini	Vicenza
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Congregazione di carità	Vittorio
Pio istituto dei Buon-Uomini di S. Michele . . .	Volterra
Spedali riuniti	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia marina ed alpina	Alessandria
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Ancona
Colonie scolastiche estive	Bologna
Ospizio marino casalese.	Casale Monferrato
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Firenze
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Cassa di risparmio di Lucca, amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della colonia alpina.	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Lucca
Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri . .	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Società di S. Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi).	Milano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Modena
Colonie alpine « Umberto I »	Pavia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Colonia « Paolina Mauro-Fontana »	Roma
Colonie Appennine Romane	Roma
Colonie Alpine Savonesi	Savona
Istituto di beneficenza per rachitici « Regina Maria Adelaide »	Torino
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Torino
Società protettrice dell'infanzia.	Udine
Comitato per la cura climatica	Viadana
Opera pia Colonia alpina « Umberto I »	Vicenza

ANNO III - N. 25. 23 GIUGNO 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata.*

D. M. *del 16 giugno 1910 di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63. (lettera *g*) e 64 delle legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, N. 372;

DECRETA:

in sostituzione del defunto cav. uff. avv. Giovanni Battista Marchesini è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico il prof. dott. Rodolfo Benini.

Roma, 16 giugno 1910.

Il Ministro
SACCHI.

R. D. n. 295. del 2 giugno 1910 che stabilisce le tariffe da applicarsi sulle ferrovie complementari della Sicilia (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 6 e 9 della legge 9 luglio 1905, n. 413, riguardante provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari;

Visto l'art. 4 della legge 12 luglio 1908, n. 444, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad esercitare provvisoriamente i tronchi di dette ferrovie che si apriranno allo esercizio entro il 30 giugno 1910;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, e l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni alla legge anzidetta;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sul tronco Castelvetrano-Partanna della linea a sezione ridotta Castelvetrano-San Carlo-Bivio Sciacca e sul tronco Castelvetrano-Selinunte della linea parimente a sezione ridotta Castelvetrano-Menfi-Sciacca, saranno applicate, per i trasporti delle persone e delle cose, le condizioni e le tariffe in vigore sulle linee della ex rete sicula (edizione maggio 1907 e successive appendici) con la riduzione del venticinque per cento, estensi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 139, del 14 giugno 1910.

bile alle tasse minime per spedizione, ma non ai diritti fissi, nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone fatti in base alle tariffe speciali interne e quelli di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, per i quali trasporti varanno, anche pei detti due tronchi di linea, le tariffe e condizioni vigenti sulla rete principale.

Art. 2.

I trasporti in partenza da Partanna e da Selinunte e diretti a stazioni poste oltre Castelvetrano su linee della rete principale, o viceversa, saranno effettuati in servizio di corrispondenza ed al trasbordo delle cose a Castelvetrano provvederà l'Amministrazione ferroviaria. Per tali trasporti sarà applicato una sola volta il diritto fisso, che verrà attribuito per metà alla rete principale e per metà alle linee a sezione ridotta.

Potranno essere esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti merci alla rinfusa, quelli che non soddisfacciano alle esigenze tecniche delle linee a sezione ridotta e quelli la cui manipolazione o il trasbordo possano presentare pericoli.

Le spedizioni a G. V. di pacchi ferroviali in servizio di corrispondenza saranno tassate con i prezzi integrali delle tariffe speciali n. 1 e n. 10 (n. 11 per i trasporti da e per il continente), cumulando le distanze dei tronchi anzidetti con quelle della rete principale.

Le spedizioni di giornali saranno tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale n. 9 per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

Art. 3.

Le tariffe e condizioni anzidette saranno attuate in via provvisoria, a principiare dal giorno di apertura all'esercizio dei tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte.

Quando l'esercizio provvisorio dei tronchi medesimi per

parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non sia cessato entro un anno dal giorno anzidetto, il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI - SACCHI - TEDESCO - RAINERI.

Visto, *il guardasigilli:* FANI.

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla Casa Cantoniera di Pietrabissara.

CASA CANTONIERA	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce biglietti	PREZZO DEI BIGLIETTI						Stazione incaricata delle registrazioni
			Corsa semplice			Andata-Ritorno			
			I	II	III	I	II	III	
Pietrabissara	Torino-Alessandria-Genova	Novi	2.15	1.55	1.00	3.20 (1)	2.25 (1)	1.50 (1)	Arquata Scrivia
		Serravalle Scrivia. . . .	1.35	0.95	0.65	—	—	—	
		Arquata . . .	0.65	0.50	0.35	—	—	—	
		Isola del Cantone . . .	0.65	0.50	0.35	—	—	—	
		Ronco . . .	1.10	0.80	0.55	1.65 (2)	1.15 (2)	0.80 (2)	
		Mignanego. .	2.15	1.55	1.00	—	—	—	
		S. Quirico . .	2.95	2.10	1.40	—	—	—	
		Sampierdarena	4.15	2.90	1.90	6.15 (2)	4.30 (2)	2.80 (2)	
		Genova P. P.	4.50	3.15	2.05	6.65 (2)	4.65 (2)	3.05 (2)	

(1) Nel solo senso da Novi a Pietrabissara.

(2) Nel solo senso da Pietrabissara a Ronco, Sampierdarena, e Genova P. P.

Distanze dalla Casa Cantoniera di Pietrabissara alle seguenti stazioni:

STAZIONI	Distanze in Km.	STAZIONI	Distanze in Km.
Torino P. N.	129	Novi Ligure	18
Torino Smistamento	126	Serravalle Scrivia	11
Moncalieri	121	Arquata Scrivia	5
Testona	119	Isola del Cantone	5
Trofarello	116	Ronco	9
Cambiano Santena	113	Mignanego	18
Pessione	108	S. Quirico	25
Villanova d'Asti	99	Borgofornari	13
Villafranca d'Asti	89	Busalla	15
Baldichieri Tigliole	85	Piano Orizzontale dei Giovi	22
S. Damiano d'Asti	81	Pontedecimo	25
Asti	74	Bolzaneto	29
Annone	64	Rivarolo Ligure, e Rivarolo Ligure Docks	32
Rocchetta Tanaro	61	Sampierdarena	35
Cerro	60	Sampierdarena 1ª e 2ª fermata	41
Masio	57	S. Benigno Calate, S. Limbania Calate Magazzini e Darsena e Genova Piazza Caricamento Calate	44
Felizzano	54	Genova Piazza Principe e Genova Principe	38
Solero	48	Genova Piazza Caricamento Locale	40
Alessandria	39		
Frugarolo	30		

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 144 - 1910.

Nella « Prefazione Generale all'Orario di Servizio Generale 1° maggio 1910 (Parte Seconda) » a pag. 10 di fronte al nome di Pietrabissara (Cava), aggiungere l'indicazione *LB.*, avvertendo che tale nome deve ora considerarsi come scritto in carattere corsivo.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 70, fra Piedimulera e Pietra Elcina, inserire:

Pietrabissara (Casa Cantoniera)	Alessandria-Genova	Genova (Sez. Voghera)	Alessandria	30	V (6)	B (6)

a pag. 122, nella tabella 30 fra Arquata Scrivia ed Isola del Cantone, inserire il nome della Casa cantoniera di Pietrabissara con le distanze risultanti dall'allegato *B*;

a pag. 231, fra Piedimulera e Pietra Elcina, inserire:

Pietrabissara (Casa Cantoniera)	64-102-30-15	1227	1241

Modificazioni ed aggiunte

all'Elenco dei carri normali e scorta G. V. ed al prospetto dei treni prescritti per il loro inoltro

(Edizione ottobre 1909)

Modificazioni.

N. del normale	Stazione che lo mette in partenza	Istradamento	Serve pel carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che lo ritira dalla circolazione	TRENI D'INOLTRO									Osservazioni
					Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno	DA	A	
5	Torino P.N.	Livorno-Vada	Dizione attuale	Dizione attuale	5021 5023 5022	Torino P.N. Torino P.N. Roma Ter.	Roma Ter. » Livorno SM.							
9	Roma Ter.	Vada	»	»	5024	»	»							
12	»	Vada-Livorno	»	»	5022 5024	» »	Genova B. »							
19	»	» »	»	»	5022	»	Pisa Centr.	6227	Pisa Centr.	Firenze P.P.	6239	Firenze P.P.	Firenze SMN	
20	»	» »	»	»	5024	»	Novi Ligure	5634	Novi Ligure	Milano P.R.				
21	Milano P. R.	Parma-Sarz. Livorno-Vada	Da Ardenza a Roma (escusa Roma Ter. loco.)	»	6011	Milano P.R.	Parma	6067	Parma	Sarzana	5021	Sarzana	Roma Tna.	
	Torino P.N.	Pisa-Livorno-Vada			5021 5023	Torino P.N. »	Roma Tna. »							
	Firenze SMN	»			6222	Firenze	Pisa	5021	Pisa	Roma Tna.				
	Livorno C.	Vada			6023	Livorno SM.	Roma Tna.							
	Bologna	Pistoia-Livorno-Vada			6263	Bologna	B. Panigale	6023	B. Panigale	Pistoia	6218 5021	Pistoia Pisa P. N.	Pisa P. N. Roma Tna.	
23	Roma Ter.	Vada-Livorno	Dizione attuale	»	5022	Roma Ter.	Torino P.N.							
25	Torino P. N.	Livorno-Vada	»	»	5021 5023	Torino P.N. »	Roma Ter. »	6593 6583	Roma Ter. »	Battipaglia Cancello	6593	Cancello Villa S.Giov.	Battipaglia Messina	
27	»	» »	»	»	5021	»	»	6593	»	Villa S.Giov.	corsa 15			

N. del normale	Stazione che lo mette in partenza	Istradamento	Serve pel carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che lo ritiene dalla circolazione	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Osservazioni
					TRENI D'INOLTRO									
29	Milano P.T.		Da Genova B. a Pisa C. e da C. Salvetti a Rosignano Marit. escluso oltre.	Pisa C. (1)	Treni d'inoltro, quelli attuali									(1) Pisa C. tratterrà le merci per le stazioni da C. Salvetti a Rosignano C. e le inoltrerà coll' itinerario 11F.
	Alessandria													
	Asti													
	Acqui													
	Ventimiglia													
	Genova P.B.													
52	Firenze C.	Empoli	Da oltre Firenze a Pisa Cent. ed oltre fino a Rosignano maritt.	Pisa C.	6222 6230	Firenze »	Pisa C. »							(2) Le squadre da Roma a Cecina trasborderanno nell'itinerario 9 le merci per Livorno loco e formeranno una scorta 10f con quelle dirette alle stazioni da Rosignano C. a C. Salvetti. Roma Ter. escluderà da questo itinerario le merci da per Livorno loco.
64	Roma Ter.	Via Vada-Livorno (2)	Da oltre Roma verso Pisa.		5022 5024	Roma Ter. »	Pisa C. »							
	Napoli C.				6590 4884	Napoli »	Cancello »	6592 6584	Cancello »	Roma T.na »	5024 5024	Roma T.na »	Pisa Centr. »	
	Roma T.re				6498 6486	Roma T.re »	S. Paolo »	5024 5022	S. Paolo »	Pisa C. »				
	Portonaccio				6458	Portonaccio	Roma T.na	5022	Roma T.na	»				
102	Chiusi	Pisa Centr.	Da oltre Empoli fino a Livorno ed oltre.		3104	Chiusi	Empoli	6242	Empoli	Livorno S.M.				(3) Le stazioni da Rosignano C. a C. Salvetti caricheranno in questo itinerario anche le merci per Pisa C. ed oltre.
	Siena				6306	Siena	»	6222	»	Pisa Centr.	6234	Pisa Centr.	Livorno S.M.	

Aggiunte.

N. del normale	Stazione che lo mette in partenza	Istradamento	Serve pel carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che lo ritiene dalla circolazione	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Osservazioni
10F	Cecina (3)		Da Rosignano C. a Colle Salvetti.	Pisa C.	6352	Cecina	Pisa Centr.							
11F	Pisa Centr. (4)		Da Colle Salvetti a Rosignano C.	Cecina	3068	Pisa Centr.	Cecina							**(4) Le stazioni da C. Salvetti a Rosignano C. caricheranno in questo itinerario le merci dirette a Vada ed oltre.**

Allegato **B** *alla Circolare N.* 50-1910.

VARIANTI

da apportarsi all'Elenco dei carri misti normali a P. V. (Edizione 1908).

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Se nuovo attuale o modificato	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da percorrersi dal carro	Osservazioni
625	Bologna	modificato	da oltre Pistoia fino Pisa e diramazioni, esclusa quella di Pisa verso Roma ed escluse Livorno Torr. e Livorno Mar.	Pisa Centr.	—	■
598	Colle Salvetti	nuovo	di Livorno Torretta e diramazioni	Livorno Tor.	—	★
610	Firenze C.M.	modificato	di Pisa P.N. (loco) e diramazioni di Pisa verso Spezia e verso Lucca e da oltre Livorno fino Castiglioncello.	Pisa Centr.	—	■
20	Grosseto	—	Soppresso.		—	
600	Id.	nuovo	da oltre Vada fino Livorno Torretta (1)	Livorno Tor.	Ardenza	

(1) Le sole stazioni da Castiglioncello ad Ardenza potranno caricarvi merci per oltre Livorno.

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Se nuovo attuale o modificato	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da percorrersi dal carro	Osservazioni
597	Livorno M.	nuovo	di Colle Salvetti e diramazioni	C. Salvetti	—	★
597	Livorno T.	Id.	di Colle Salvetti e diramazioni	Id.	—	★
673	Id.	attuale	da oltre Livorno fino Grosseto e diramazioni, esclusa quella di Grosseto verso Civitavecchia	Grosseto	Ardenza	■★
675	Id.	Id.	da oltre Grosseto fino Civitavecchia	Civitavecchia	Id.	★
677	Id.	Id.	da oltre Civitavecchia fino Roma e diramazioni	Roma Tusc.	Id.	■★
495	Parma	modificato	da oltre viareggio fino Pisa e sue diramazioni, esclusa quella verso Roma ed escluse Pisa P.F., Livorno Torr. e Livorno Mar.	Pisa Cent.		■
649	Pisa Centr.	modificato	da oltre Pisa fino Follonica e diramazione di Vada	Follonica		
655	Id.	nuovo	da oltre Livorno fino Castiglioncello (1)	Cecina	Livorno	■
655	Pisa P.F.	Id.	da oltre Livorno fino Castiglioncello (1)	Id.	Id.	■★

(1) Le sole stazioni da Ardenza a Castiglioncello potranno caricarvi merci per Vada ed oltre.

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Se nuovo attuale o modificato	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da percorrersi dal carro	Osservazioni
409	Sampierdarena	modificato	da oltre Avenza fino Pisa P. N. e diramazione di Pisa verso Lucca e da oltre Livorno fino Castiglioncello	Pisa Cent.	—	■
30	Id.	—	Soppresso		—	
635	Id.	attuale	di Livorno Torr. e di Livorno	Livorno M.	—	■

I normali 600 e 30 da Grosseto, 673, 675 e 677 da Livorno Marittima e Livorno Torretta e quelli 655 da Pisa Cent. e da Pisa P.F., percorrenti la linea Livorno-Vada, dovranno esporsi sulla linea n. 82 bis, Livorno Vada-Cecina e Cecina-Vada-Livorno, da inserirsi alle pag. 172 e 173 della Parte II, fra le linee N. 82 e N. 83.

Ordine Generale N. 6. (Servizio I).

Modificazioni provvisorie nella circoscrizione delle Sezioni del Mantenimento nel Compartimento di Palermo.

A partire dal 16 giugno 1910, la sede della Sezione del Mantenimento di Messina, che a seguito del terremoto del 28 dicembre 1908 era stata ricostituita con sede provvisoria a Palermo, si è ristabilita a Messina con circoscrizione limitata per ora alla linea Gesso (esclusa) Messina (compresa) e diramazione al porto di Messina.

Alla medesima Sezione continueranno ad essere pure affidati i lavori relativi alle invasature per i ferry-boats di Reggio e di Villa S. Giovanni. Per la manutenzione e sorveglianza della linea Gesso (compresa) Bivio Fiumetorto (escluso), che temporaneamente ha cessato di far parte della Sezione di Messina, è stata istituita dalla stessa data del 16 giugno 1910 una Sezione provvisoria del Mantenimento con sede a Palermo

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 giugno 1910.

Ordine Generale N. 7. (Servizio I).

Servizi di navigazione marittima assunti dalle Ferrovie dello Stato.

I.

In osservanza della legge N. 111-1908, modificata con quella N. 306-1910, a datare dal 1° luglio 1910, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assumerà l'esercizio delle seguenti linee di navigazione:

1°. Civitavecchia-Golfo Aranci e Golfo Aranci-Terranova e ritorno; giornaliere;

2°. Golfo Aranci-Maddalena e ritorno; giornaliere;

3°. Napoli-Palermo e ritorno; giornaliere;

4° Napoli-Messina-Reggio; bisettimanale. Una delle due corse settimanali sarà prolungata fino a Siracusa col ritorno Siracusa, Catania, Riposto, Reggio, Messina, Napoli.

L'esercizio di tali linee è, di massima, regolato dalle stesse norme che valgono per la Marina Mercantile.

II.

L'esercizio delle linee di navigazione marittima sarà diretto e sorvegliato dai seguenti Servizi, ciascuno nella parte di sua competenza:

Dal Servizio di Navigazione (IX) per la parte tecnica,

Dal Servizio del Movimento e Traffico (VII) per gli orari e per il traffico,

Dal Servizio Commerciale (VIII) per le tariffe e per il controllo dei prodotti.

III.

Alla diretta sorveglianza delle linee di navigazione sono preposti:

per il Servizio IX: un Ispettorato di navigazione sedente a Palermo per le linee tra il continente e la Sicilia ed altro con sede a Roma per quelle tra il continente e la Sardegna. Il primo dipende direttamente dal Servizio Centrale IX, il secondo fa parte del Servizio stesso.

per il Servizio VII: un Ufficio dei trasporti marittimi con sede a Palermo per le linee tra il continente e la Sicilia ed altro a Roma per quelle tra il continente e la Sardegna. Il primo dipende direttamente dal Servizio centrale VII; il secondo fa parte del Servizio stesso. Però gli impiegati dell'ufficio di Palermo addetti al controllo dei prodotti dei trasporti esclusivamente marittimi, pur dipendendo disciplinarmente dal Servizio VII riceveranno le disposizioni relative alle loro mansioni dal Servizio VIII, beninteso per il tramite dell'ufficio dal quale dipendono.

IV.

Alla somministrazione dei materiali e delle materie di consumo e di lavoro occorrenti all'esercizio delle linee di navigazione, provvederà il Servizio degli Approvvigionamenti (VI) a mezzo dei magazzini di Palermo Lolli e Roma Termini.

Il Servizio IX avrà sotto la sua gestione diretta dei magazzini con dotazioni fisse di scorte di materiali e di materie nei porti di Palermo, Messina, Napoli e Civitavecchia.

Saranno istituiti depositi di carbone alla dipendenza diretta del Servizio VI nei porti di Palermo, di Napoli, di Civitavecchia, di Golfo Aranci ed occorrendo anche di Messina.

V.

Le disposizioni di dettaglio relative ai servizi di navigazione saranno date a mezzo di ordine di servizio e di istruzione speciale.

VI.

Le carte di libera circolazione valevoli, oltre che per il Compartimento di Palermo, anche per le linee continentali, almeno fino a Napoli, saranno per l'anno in corso valide anche per le linee di navigazione tra il continente e la Sicilia; quelle valevoli per la intera rete avranno validità, sempre per l'anno in corso per tutte le linee di navigazione.

Per le concessioni dei biglietti di un solo viaggio di servizio, gratuiti ed a prezzo ridotto, le linee di navigazione sono considerate come linee ferroviarie e ad esse si applicheranno le disposizioni contenute nel regolamento per la concessione dei biglietti di servizio sulle ferrovie. Però, a deroga della disposizione del 2° capoverso dell'art. 9 del regolamento citato, i biglietti possono sempre essere rilasciati per la via di terra anche se la corrispondente percorrenza abbia, per rispetto al percorso di mare o misto di mare e di terra, una maggiore lunghezza superiore ai 100 chilometri.

I permessi per compartimento riservato valevoli sulle Ferrovie dello Stato, danno diritto ad una cabina sui piroscafi delle linee marittime esercitate dallo Stato; in caso di affluenza non possono essere riservate più di tre cabine per corsa.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 22 giugno 1910.

Ordine di Servizio N. 141. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione nella stazione di Savona Letimbro di un fascio di binari per treni merci e conseguente sistemazione del segnalamento verso Torino.

A partire dalle ore 14 del giorno 27 giugno 1910, verrà attivato nella stazione di Savona Letimbro un fascio di binari detto « Lavagnola » per ricevimento e partenza dei treni merci, da e verso S. Giuseppe costruito alla sinistra del binario di corsa della linea Savona Torino, alla quale è allacciato a metri 308 e 908,50 dall'asse del F. V.

In dipendenza di tale impianto, si è provveduto alla sistemazione del segnalamento della stazione di Savona Letimbro, verso Santuario, che rimane così costituito:

a) semaforo a due ali di 1ª categoria, situato a m. 456 dalla punta del deviatoio d'allacciamento del nuovo fascio, a sinistra rispetto ai treni in arrivo, preceduto a m. 1014, da semaforo di avviso, che si trova a destra dei treni stessi; l'ala superiore del semaforo a due ali comanda ai treni diretti al F. V., l'altra ai treni diretti al fascio. Viene soppresso il disco di protezione ora esistente;

b) semaforo ad un'ala di 1ª categoria, pure a sinistra, a m. 516 dall'asse del F. V. preceduto da un'ala d'avviso accoppiata a quella superiore del sopradetto semaforo a due ali;

c) semaforo ad un'ala a m 114 della punta del deviatoio che comanda ai treni in partenza dal fascio verso Santuario.

I predetti segnali saranno manovrati a mezzo di un apparato Saxby collocato in apposita garetta *C* posta al Kilometro 0 + 460,50, meno quello sub *b*), che verrà manovrato dalla garetta *B*, e saranno inoltre collegati a mezzo di serrature di sicurezza, tipo Rizzi S. la, coi deviatoi interessanti i binari di corsa.

Inoltre i segnali sub *a*) e *c*) serviranno anche per la protezione del P L. Km. 0 + 837,10 della strada provinciale per Torino, sopprimendosi gli attuali dischetti.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 41, 44 e 46 dei compartimenti di Torino e Genova.

Ordine di Servizio N. 142. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Ungherese, Via Fiume $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$

(Vedi Ordine di Servizio N. 99-1910).

Col 1° giugno 1910 la stazione di *Holics* delle ferrovie ungheresi dello Stato è stata ammessa alla tariffa N. 23, valevole per trasporti di malto, lolla o pula di riso, ecc.

In conseguenza di quanto sopra, la suddetta stazione dovrà essere aggiunta a pag. 26 della relativa tariffa diretta, edizione 1° novembre 1901, e poscia a pag. 47, esponendo i seguenti prezzi in franchi e per quintale.

	Tariffa n. 23 *a*	*b*	*c*.
Holics	3.72	3.40	2.84.

Da partecipazioni fatte dalle ferrovie ungheresi, cessano di aver vigore, dal 1° agosto 1910, i prezzi attuati per la stazione di *Galgò* con l'ordine di servizio N. 54 di quest'anno e valevoli pei trasporti di acque minerali.

La suddetta stazione dovrà pertanto essere depennata a pag. 26, mentre a pag. 44 si dovranno annullare i prezzi di 5.43, 3.83 e 3.83 che erano stati aggiunti nella tariffa n. 5.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 143. (SERVIZIO VIII).

Compilazione dei Mod. L-308 e L-308 A per manovre eseguite con locomotive.

Al fine di tenere meglio in evidenza il lavoro di manovra che si eseguisce nelle Stazioni con locomotive permanenti, di riserva, o dei treni di passaggio in arrivo od in partenza, si danno le seguenti disposizioni:

Nelle Stazioni dove non risiede il Capo Deposito, il Modulo L-308, dovrà essere compilato personalmente dal titolare della Stazione o da chi lo sostituisce.

Nelle Stazioni invece sede di Capo Deposito, il Mod. L-308, compilato da quest'ultimo, dovrà essere controllato e firmato sempre dal Capo Stazione titolare, o da chi lo surroga, a comprovare che i dati espostivi sono esatti.

Il Capo Stazione titolare assume intera la responsabilità dell'esattezza dei dati che risultano dal Mod. L-308, anche quando delega un suo dipendente a firmarla, e ciò agli effetti delle contestazioni per eccessive ore di manovra consumate.

In apposito registro G-63, le Stazioni terranno esatta nota di tutti i dati contenuti nei Mod. L-308, tanto se emessi da loro, quanto se emessi dai Capi Deposito, e vi specificheranno inoltre il quantitativo di ore eseguite eventualmente per conto di altri Servizi: Trazione, Mantenimento, Costruzioni, Magazzini, ecc., ecc., nonchè gli intervalli in cui le manovre restano interrotte per cambio di personale, per rifornitura di acqua, di carbone, o per altre cause speciali.

Sul Mod. L-308 A, che viene trasmesso mensilmente alla Divisione della Trazione, si continuerà a far risultare il quantitativo delle ore di manovra consunte ogni giorno complessivamente.

Nella copia invece G-64 da inviarsi alla Divisione di Movimento, dovrà figurare anche il dettaglio delle ore di manovra eseguite per conto di altri Servizi, nonchè gli intervalli in cui le manovre restano interrotte per le ragioni sopradette.

Queste disposizioni andranno in vigore col 1° luglio 1910.

Distribuito alle classi 1, 2, 3, 7, 11, e 27.

Ordine di Servizio N. 144. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della Casa cantoniera di Pietrabissara.

Dal 15 giugno 1910, è stata aperta all'esercizio in via di esperimento, la Casa Cantoniera di Pietrabissara al Km. 128-670 della linea Torino-Alessandria-Genova, fra le stazioni di Arquata Scrivia e di Isola del Cantone, da ciascuna delle quali dista rispettivamente Km. 5.

La Casa Cantoniera di Pietrabissara, che trovasi a destra della linea suddetta, è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi* diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato A.

La Stazione di Arquata Scrivia è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nella *Prefazione Generale all Orario Generale di Servizio* (Parte Seconda) e nel volume *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (Edizione 1° luglio 1908) vedansi gli allegati B e C del presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 145. (SERVIZIO VIII).

Nuovi prontuari manoscritti delle distanze chilometriche per le gestioni merci.

In sostituzione dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche delle cessate Amministrazioni, tuttora in vigore nelle gestioni merci delle stazioni per effetto delle disposizioni contenute nella Istruzione N. 3-1907 del cessato Servizio Centrale IX, verrà iniziata dall'Ufficio Contabilità riassuntiva dei Prodotti di Firenze, la graduale fornitura dei nuovi prontuari contenenti le distanze chilometriche, per la via più breve, da ogni stazione a tutte le altre della Rete.

Le stazioni dovranno adoperare e conservare i nuovi prontuari colla massima cura ad evitarne il deterioramento in breve tempo, tenendoli, inoltre, sempre al corrente delle aggiunte e modificazioni che verranno in seguito comunicate.

E' inteso, che i prontuari predetti non possono servire per

la tassazione dei trasporti da inoltrarsi per una via diversa da quella più breve per domanda del mittente o per interruzione di linee, inquantochè, in tale caso, le nuove distanze, sul percorso tassabile più lungo, sono da formarsi di volta in volta, colla scorta del « *Prontuario Generale delle, distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*edizione 1° luglio 1908*).

I nuovi prontuari valgono, secondo è sopra accennato unicamente per le gestioni merci, mentre per le gestioni viaggiatori e bagagli sono da usarsi i prontuari manoscritti delle distanze chilometriche istituiti coll'Ordine di Servizio N. 93 1906 e di cui a pag. 33 delle « Norme pel servizio viaggiatori e bagagli » diramate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909.

La citata Istruzione N. 3-1907 del cessato Servizio Centrale IX è abrogata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 146. (Servizio VIII).

Servizio internazionale (via Gottardo-Sempione). — Differenze di peso riscontrate ai transiti.

In virtù di accordi preesistenti all'attuale ordinamento e di altri successivamente stipulati da quest'Amministrazione con le ferrovie Federali Svizzere, i transiti di Chiasso, Luino e Domodossola, devono inviare quindicinalmente ai rispettivi Controlli un elenco delle eccedenze di peso riscontrate in transito sui trasporti in servizio diretto internazionale (via Gottardo o via Sempione) affinchè i Controlli stessi procedano alla liquidazione delle tasse spettanti ai vettori interessati in base agli accertamenti definitivi da farsi alle stazioni di arrivo.

A tale uopo viene istituito il mod. I-558 (in sostituzione del già Mod. I-73) il quale dovrà essere inscritto a mano nell'allegato *A* alle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, del 1° luglio 1909.

Alle Norme stesse viene aggiunto l'art. 28-*bis*, di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio da introdursi di seguito all'art. 28, facendo opportuna annotazione anche nell indice a pag 70 del fascicolo.

Si avverte che i detti elenchi in duplice esemplare (uno per il Controllo delle Ferrovie Federali, e l'altro per il competente Controllo delle Ferrovie dello Stato) sono da compilarsi separatamente per servizio (svizzero, germanico, ecc.), dagli agenti italiani per le spedizioni dall'Italia all'Estero e dagli agenti svizzeri per quelle in direzione opposta.

Per evitare incertezze si osserva che in merito alle differenze di peso, nulla è variato circa le annotazioni da praticarsi sui documenti di trasporto, il computo delle tasse, l'applicazione del prescritto cartellino, ecc., provvedendo a ciò il punto 50 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, del 10 ottobre 1901, nonchè le diverse Convenzioni colle Unioni Ferroviarie.

Soltanto si rammenta che le tasse sono da rettificarsi in base al peso riconosciuto al transito quando trattasi di eccedenze di carico superiori al 5 % del carico tollerato, di cui al parag. 3 delle disposizioni esecutive all'art. 7 della Convenzione Internazionale.

Restano abrogati l'Istruzione N. 66-1897 della ex Rete Mediterranea e l'Ordine di Servizio N. 78-1897 della ex Rete Adriatica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 146-1910.

Da introdursi di seguito all'articolo 28 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, e pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo, di cui l'Ordine di Servizio 160-1909.

Articolo 28-*bis*

Elenchi quindicinali delle spedizioni sulle quali vennero riscontrate differenze di peso ai transiti di Chiasso, Luino e Domodossola.

I transiti di Chiasso, Luino e Domodossola debbono trasmettere quindicinalmente ai competenti Controlli Prodotti un elenco delle spedizioni in servizio internazionale diretto, sulle quali vennero riscontrate eccedenze di peso superanti il 3 % in confronto di quello dichiarato dai mittenti o riconosciuto in partenza.

Ordine di Servizio N. 147. (SERVIZI VII E XI).

Apertura all'esercizio dei raddoppi Novilara, Torrette e Montignano.

Dalle ore 13 del 1° luglio 1910, vengono aperti all'esercizio sulla linea Bologna-Ancona, per uso esclusivo del servizio movimento, per gli incroci e le precedenze, i raddoppi sotto indicati:

Raddoppio Novilara - fra le stazioni di Pesaro e di Fano con:

fabbricato di servizio al Km. 151 + 120, a destra nel senso da Bologna ad Ancona;

due binari di corsa, compresi fra le progressive Km. 150 + 802 e km. 151 + 450 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 545;

due segnali a disco girevole di 2ª categoria situati quello verso Pesaro a sinistra e quello verso Fano a destra dei treni cui comandano ed a m. 800 ciascuno dal corrispondente deviatoio estremo;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4972 con la chiamata NO.

Raddoppio Torrette - fra le stazioni di Fano e di Mondolfo Marotta, con:

fabbricato di servizio al Km. 162 + 943 a sinistra nel senso da Bologna ad Ancona;

due binari di corsa, compresi fra le progressive km. 162 + 600 e Km 163 + 248 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 545;

due segnali a disco girevole di 2ª categoria, situati quello verso Fano a sinistra e quello verso Mondolfo M. a destra dei treni cui comandano e a m. 800 del corrispondente deviatoio estremo ciascuno;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4972 bis con la chiamata TO.

Raddoppio Montignano - fra le stazioni di Senigallia e di Montemarciano, con:

fabbricato di servizio al Km. 184 + 006 a sinistra nel senso da Bologna ad Ancona;

due binari di corsa compresi fra le progressive Km. 183 + 692 e Km. 184 + 340, e della lunghezza utile di m. 545;

due semafori ad un'ala di 2ª categoria situati a destra dei treni cui comandano e a m. 800 dal rispettivo deviatoio estremo;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4973 con la chiamata MI.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Ancona.

Circolare N. 50. (SERVIZIO VII).

Modificazioni ed aggiunte agli itinerari dei carri misti G. e P. V. in conseguenza dell'apertura della linea Livorno-Vada.

(Vedi Ordini di Servizio 217-1908 e 348-1909 — Circolari 24-1909 e 6-1910).

Dalla data che verrà indicata, con apposito Ordine di Servizio, per l'apertura della linea Livorno-Vada, dovranno avere effetto le modificazioni e le aggiunte agli Elenchi degli itinerari dei carri misti a Grande e Piccola Velocità, indicate negli allegati prospetti.

Le Divisioni e le Sezioni del Movimento e Traffico interessate cureranno l'osservanza di questa disposizione provvedendo in tempo utile a impartire le istruzioni necessarie al personale dei Magazzini ed a quello viaggiante.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 e 15 ed al personale delle Gestioni e dei Magazzini.

Circolare N. 51. (SERVIZIO VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Aosta e Pinerolo.

(Vedi Circolare N. 40-1909).

Con la data del 30 giugno 1910 cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio tra le stazioni e le città di Aosta e Pinerolo.

Ad Aosta, però, rimane in vigore il servizio di trasporto per via carrettiera delle merci a Grande Velocità per i paesi della vallata indicati a pag. 35 del Prontuario — Tariffe pei trasporti a domicilio, ediz. 1907.

Pertanto nel Prontuario stesso, si dovranno cancellare, alle pag. 11 e 24 e i nomi delle stazioni anzidette, i prezzi e le annotazioni relative esistenti alla colonna 13ª, nonchè la nota (2) posta in calce alla pag. 11.

Inoltre alla colonna 14 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovranno fare le seguenti varianti: alla pag. 12, di fronte al nome della stazione di Aosta, cancellare la lettera P e in calce alla pagina stessa modificare la nota (7) nei seguenti termini: « Il servizio è limitato ai trasporti a Grande Velocità fra la stazione ed i paesi della vallata »; alla pag. 70 cancellare le lettere G. P. della stessa colonna 14, di fronte al nome della stazione di Pinerolo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 52. (SERVIZIO VIII).

Modificazioni dei prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Alassio, Corneto, Savona Letimbro, Serravalle Scrivia e Torino P N. e P. S.

(Vedi Circolare N. 40-1909)

A datare dal 1° luglio 1910 i prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio nelle stazioni suddette sono sostituiti da quelli indicati nel foglio allegato.

Pertanto alle pagine 11, 16, 28 e 30 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, dovranno praticarsi le opportune variazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 53. (Servizio VIII).

Apertura delle Agenzie di Città di Barletta, Chiaravalle, Chioggia, Pescia e Senigallia.

(Vedi Circolare N. 29-1910).

A datare dal 1° luglio 1910 verranno aperte all'esercizio le Agenzie di Città in Barletta, Chiaravalle, Chioggia, Pescia e Senigallia e verrà di conseguenza attivato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio fra le dette stazioni e le città omonime.

Avvertesi poi che il servizio stesso, alla stazione di Chiaravalle, è esteso alle località di Camerata Picena, Castelferretti, Montemarciano, Monsanvito e Morro d'Alba; ed in quella di Senigallia alle località di Ostra e Corinaldo.

Pertanto, alle pagine 12, 15, 16, 24 e 28 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio edizione 1907, si dovranno riportare, rispettivamente, le indicazioni ed i prezzi relativi al detto servizio risultanti dal prospetto qui allegato.

Inoltre, alla colonna 14 delle pagine 16, 32 e 69, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome delle stazioni di Barletta, Chioggia e Pescia, si dovranno aggiungere le lettere G. P.; alla pag. 31, per la stazione di Chiaravalle, nella stessa colonna 14, si dovranno indicare pure le lettere G. P. e il richiamo (9), trascrivendo in calce alla pagina stessa la seguente nota: (9) « Il servizio è esteso alle località di Camerata Picena, Castelferretti, Montemarciano, Monsanvito e Morro d'Alba » ed alla pagina 91, per la stazione di Senigallia, si dovranno indicare, sempre nella colonna 14, le lettere G. P. e il richiamo (11), inscrivendo in calce della pagina la seguente nota: (11) « Il servizio è esteso alle località di Ostra e Corinaldo ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle pagine 11, 12, 15, 16, 24, 27, 28 e 30, aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità – Pacchi ferroviari (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) – Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Grande Velocità – Pacchi ferroviari – Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa e consegna non obbligatoria	Grande Velocità – Numerario e preziosi – Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Grande Velocità – Numerario e preziosi – Diritto fisso per ogni spedizione	Grande Velocità – Mobilia in genere – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Grande Velocità – Mobilia ed oggetti voluminosi – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Grande Velocità – Tassa minima per ogni spedizione	Piccola Velocità – Merci in genere – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità – Mobilia ed oggetti voluminosi – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità – Granaglie cereali e farine – Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità – Tassa minima per ogni spedizione	Osservazioni
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Alassio	0.10	—	0.20	0.15	0.25	0.60	0.20	0.20	0.50	0.15	0.15	
(*) Barletta	0.10	—	0.30	0.30	0.25	0.35	0.20	0.20	0.35	0.10	0.20	
(*) Chiaravalle	0 10	—	0.30	0.30	0.30	0.60	0 20	0.30	0.45	0.20	0.30	
id. per Camerata Picena id. » Castelferretti. id. » Montemarciano id. » Monsanvito	0.15	—	0.30	0.30	0.40	0.70	0.25	0.40	0.55	0.30	0.40	

(*) Chioggia	0.15	—	0.20	0.15	0.20	0.30	0.15	0.20	0.25	0.15	0.15	
(*) Corneto	0.15	—	0.35	0.25	0.40	0.80	0.40	0.40	0.80	0.45	0.35	
(*) Pescia	0.15	—	0.10	0.10	0.40	0.60	0.50	0.35	0.60	0.40	0.50	
(*) Savona Letimbro	0.10	—	0.25	0.15	0.45	0.70	0.20	0.35	0.70	0.15	0.25	
(*) Senigallia	—	0.20	—	—	0.25	0.60	0.25	0.25	0.60	0.25	0.25	Vedi la nota (2) in calce.
id. per Ostra . . .	—	0.35	—	—	1.50	1.60	0.60	0.70	1.70	0.70	0.60	
id. » Corinaldo . .	—	0.35	—	—	1.30	1.80	0.60	0.80	1.80	0.80	0.60	
Serravalle Scrivia	0.15	—	0.20	0.20	0.30	0.60	0.25	0.20	0.40	0.20	0.20	
id. per (*) Gavi	—	0.30	0.80	0.20	1.00	1.40	0.50	0.60	1.00	0.50	0.50	
(*) Torino Dora, P. N. e P. S.	0.15	—	0.40	0.25	0.70	0.90	0.50	0.50	0.90	0.25	0.50	Vedi la nota (2) in calce.

Alla pag. 28 aggiungere in calce la seguente nota (2):

(2) Le botti, i barili, contenenti liquidi del peso fino a 70 Kg. ognuno, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi del peso fino a 40 Kg. ciascuna, da prendersi o consegnarsi ai piani superiori od ai locali sotterranei, sono tassati in base ai prezzi indicati nella tariffa; per quelli invece di peso superiore e non eccedenti i Kg. 150, tali prezzi vengono raddoppiati.

Le botti, i barili e le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, oltrepassanti il detto peso di Kg. 150, non sono presi o consegnati che al piano terreno. Qualora però le parti ne desiderassero la presa o la consegna ai piani superiori od ai locali sotterranei, potranno contrattare in proposito con l'Impresa.

Nel caso di trasporto a domicilio di grosse botti o barili di vino, per i quali non s'intenda di eseguire lo scarico prima di averli vuotati in sul carro, il destinatario deve pagare, a titolo di nolo, L. 0,60 per ora e per veicolo.

Alla pag. 30 sostituire la nota (2) con la seguente:

(2) Mediante i prezzi stabiliti nella tariffa, i colli di merci non oltrepassanti il peso di 150 Kg. ciascuno, salve le speciali condizioni di cui in appresso per le botti, barili e le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, sono presi o consegnati ai piani superiori o nei locali sotterranei, semprechè siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici.

Le botti, i barili, contenenti liquidi del peso fino a 70 Kg. ognuno, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi del peso fino a 40 Kg. ciascuna, da prendersi o consegnarsi ai detti piani o locali, sono tassati in base ai prezzi indicati nella tariffa; per quelli invece di peso superiore, ma non eccedenti i Kg. 150, tali prezzi vengono raddoppiati.

I colli indivisibili, le botti, i barili e le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, oltrepassanti il detto peso di Kg. 150, non sono presi o consegnati che al piano terreno. Qualora però le parti ne desiderassero la presa o la consegna ai piani superiori od ai locali sotterranei, potranno contrattare in proposito con l'Impresa. Nel caso di trasporto a domicilio di grosse botti o barili di vino, per i quali non s'intenda di eseguire lo scarico prima di averli vuotati in sul carro, il destinatario deve pagare, a titolo di nolo, L. 0,60 per ora e per veicolo.

Per gli oggetti voluminosi e mobilia da prendersi o consegnarsi ai piani superiori viene applicata una sovratassa del 30 % sul prezzo di tariffa.

Circolare N. 6v. (SERVIZIO VIII).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al 30 Giugno 1910.

In relazione all'ultimo punto dell'articolo 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », di cui l'Ordine di Servizio N. 160-1909, si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che nel prossimo Luglio dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, che giungeranno dopo il 30 Giugno con data di spedizione anteriore al Luglio stesso.

S'intende che, per i trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, la data di spedizione sarà quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Le agenzie doganali di confine, in ordine all'ultimo punto dell'articolo 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie », dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione o di transito anteriore al 1° Luglio 1910, separati elènchi suppletori (mod. *I*-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda vivamente la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 7v. (SERVIZIO VIII).

Provvedimenti per impedire la diffusione della « Diaspis pentagona » (Cocciniglia dei gelsi.)

(Vedi Circolare N. 20-1907).

Richiamando le disposizioni contenute nella Circolare numero 20-1907 del 25 giugno 1907 (Servizio VIII) relative alla accettazione delle spedizioni delle specie di piante riconosciute

colpibili da « Diaspis pentagona », si indicano, nell'elenco qui appresso, per norma delle stazioni, i Comuni dichiarati infetti della malattia suddetta, a tutto il 31 ottobre 1909.

All'elenco stesso segue il nuovo elenco delle piante riconosciute colpite dalla « Diaspis pentagona ».

I detti due elenchi annullano e sostituiscono quelli pubblicati colla citata circolare N. 20-1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ELENCO dei Comuni infetti dalla " Diaspis pentagona „ al 31 ottobre 1909, ai quali fu imposta dal Governo la cura dei gelsi colpiti da tale malattia.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario di Acqui. — Merana — Monastero Bormida — Ponti — Vesime

Circondario di Alessandria. — Alessandria — Alluvioni Cambiò — Bassignana — Bosco Marengo — Borgoratto — Castellazzo Bormida — Frugarolo — Montecastello — Pecetto di Valenza — Pietra Marazzi — Quargneto — Quattordio — Rivarone — San Salvatore Monferrato — Sezze — Solero

Circondario di Asti. — Asti — Azzano — Baldichieri — Castelnuovo Calcea — Castigliole d'Asti — Isola d'Asti — Marmorito — Monale — Revigliasco d'Asti — S. Damiano d'Asti — Sessant — Tigliole.

Circondario di Casal Monferrato. — Bozzole — Casal Monferrato — Frassineto Po — Gabiano — Giarole Mirabello — Mombello Monferrato — Morano sul Po — Pomaro Monferrato — Valmacca — Villanova Monferrato,

Circondario di Novi Ligure. — Albera Ligure — Basaluzzo — Capriata d'Orba — Francavilla Bisio — Novi Ligure — Ovada — Pozzuol Formigaro — Tassarolo — Torre de' Ratti — Voltaggio.

Circondario di Tortona. — Casalnocetto — Castelnuovo Scrivia. — Piovera — Pontecurone — Sale — Sarezzano — Tortona — Viguzzolo — Villaromagnano.

PROVINCIA DI CUNEO.

Circondario di Alba. — Bra — Canale — Levice — Mango — S. Stefano Roero.

Circondario di Cuneo. — Bernezzo — Borgo San Dalmazzo — Boves — Busca — Caraglio — Centallo — Cuneo — Dronero — Fossano — Peveragno — Vignolo — Villafalletto — Voltignasco.

Circondario di Mondovì. — Bene Vagienna — Cherasco — Mondovì — Monesiglio — Pianfei — Prunetto — Salicetto — S. Albano Stura

Circondario di Saluzzo. — Cavallermaggiore — Costigliole Saluzzo — Genola — Manta — Marene — Moretta — Racconigi — Revello — Saluzzo — Savigliano — Torre San Giorgio.

PROVINCIA DI NOVARA.

Circondario di Biella. — Andorno — Benna — Biella — Bioglio — Bornate — Brusnengo — Candelo — Castellengo — Castelletto Villa — Cavaglià — Chiavazza — Cossato — Crevacuore — Dorzano — Gaglianico — Lessona

— Magnano — Massazza — Masserano — Mezzana Mortigliengo — Mottalciata — Occhieppo Inferiore — Occhieppo Superiore — Pettinengo — Pianceri — Piane di Serravalle — Pollone — Roppolo — Salussola — Sandigliano — Sordevolo — Verrone — Vigliano Biellese — Villanova Biellese — Vintebbio — Viverone — Zimone.

Circondario di Domodossola. — Beura — Caddo — Castiglione d'Ossola — Crevola d'Ossola — Domossola — Masera — Pallanzeno — Piedimulera — Preglia — Tappia — Frontano — Vagna — Varza — Villadossola.

Circondario di Novara. — Agnellengo — Agrate Conturbia — Alzate — Ara — Armeno — Arona — Barengo — Bellinzago Novarese — Biandrate — Bogogno — Bolzano — Borgo Lavezzaro — Borgomanero — Borgo Ticino — Borgo Vercelli — Briga — Briona — Caltignaga — Cameri — Carpignano Sesia — Caselbeltrame. — Casalino — Casalvone — Castelletto sopra Ticino — Cavaglietto — Cavaglio d'Agogna — Cavallirio — Cerano — Comignago — Cressa — Cureggio — Divignano — Fara Novarese — Fontaneto D'Agogna — Galliate — Garbagna Novarese — Gargallo — Gattico — Ghemme — Ghevio — Gozzano — Granozzo con Monticello — Grignasco — Invorio Inferiore — Invorio Superiore — Isola San Giulio (frazione di Corconio) — Landiona — Maggiora — Mandello — Marano Ticino — Meina — Mercurago — Mezzomerico — Miasino — Momo — Montrigiasco — Nibbiola — Novara — Oleggio — Oleggio Castello — Orta Novarese — Paruzzaro — Pella — Pettenasco — Pombia — Prato Sesia — Romagnano Sesia — Romentino — S, Maurizio d'Opaglio — Sannazzaro Sesia — S. Pietro Mosezzo — Sillavengo — Sizzano — Soriso — Sozzago — Suno — Terdobbiate — Tornaco — Trecate — Vaprio d'Agogna — Varallo Pombia — Vergano Novarese — Veruno — Vespolate — Vicolungo — Villata — Vinzaglio.

Circondario di Pallanza. — Anzola d'Ossola — Arizzano — Aurano — Baveno — Belgirate — Cannero — Cannobio — Cargiago — Corciago — Crusinallo — Cuzzago — Ghiffa — Intra — Lesa — Mergozzo — Migiandone — Nebbiuno — Oggebio — Omegna — Ornavasso — Pisano — Premosello — Rumianca — Stresa — Suna — Trafiume — Vogogna — Zoverallo.

Circondario di Varallo. — Agnona — Aranco — Borgosesia — Crevola Sesia — Doccio — Isolella — Locarno — Quarona — Roccapietra — Varallo.

Circondario di Vercelli. — Albano Vercellese — Alice Castello — Arboro — Asigliano — Balocco — Bianzè — Borgo d'Ale — Buronzo — Caresana — Caresanablot — Carisio — Casanova Elvo — Cascine S. Giacomo — Cigliano — Collobiano — Costanzana — Crescentino — Crova — Desana — Fontanetto da Po — Formigliana — Gattinara — Ghislarengo — Gifflenga — Greggio — Lamporo — Lenta — Lignana — Livorno Vercellese — Lozzolo — Moncrivello — Motta dei Conti — Alcenengo — Oldenigo — Palazzolo Vercellese — Pertengo — Pezzana — Prarolo — Quinto Vercellese — Rive — Roasenda — Roasio — Ronsecco — Salasco — Sali Vercellese — Saluggia — S. Germano Vercellese — Santhià — Stroppiana — Tricerro — Trino — Tronzano Vercellese — Vercelli — Villa del Bosco — Villarboit.

PROVINCIA DI TORINO.

Circondario d'Ivrea. — Albiano — Banchette — Bollengo — Borgofranco — Burolo — Caluso — Chiaverano — Colleretto Parella — Fiorano Canavese — Ivrea — Lessolo — Loranzè — Moltalto Dora — Montestrutto — Palazzo Canavese — Parella — Pavone Canavese — Romano Canavese — Salerano Canavese — Samone Canavese — Settimo Rottaro..

Circondario di Pinerolo — Bibiana — Bricherasio — Campiglione — Cavour — Fenile — Lombriasco — Luserna — Osasco — Pancalieri — S. Secondo Pinerolo — Villafranca Piemonte.

Circondario di Torino. — Alpignano — Beinasco — Borgaro Torinese — Brusasco — Carmagnola — Caselle Torinese — Cavagnolo — Chieri — Chivasso — Ciriè — Collegno — Druent — Foglizzo — Gassino — Givoletto — Grugliasco — Leynì — Marcorengo — Moncalieri — Montanaro — Monteu da Po — Nole — Orbassano — Pianezza — Poirino — Rivoli — Rondissone — S, Francesco al Campo — S. Gillio — S. Maurizio Canavese — S. Mauro Torinese — Settimo Torinese — Torino — Val della Torre — Venaria Reale — Verolengo — Verrua Savoia — Volpiano.

PROVINCIA DI GENOVA.

Circondario d'Albenga. — Albenga — Borghetto Santo Spirito — Campochiesa — Ceriale — Cisano sul Neva — Garlenda — Loano — Ortovero — Toirano — Villanova d'Albenga — Zuccarello.

Circondario di Chiavari. — Santa Margherita Ligure.

Circondario di Genova. — Borzoli — Mele — Rossiglione — Voltri.

Circondario di Savona. — Altare — Cairo Montenotte — Carcare — Cosseria — Sassello.

Circondario di Spezia. — Levanto.

PROVINCIA DI BERGAMO.

Circondario di Bergamo. — Albegno — Almenno San Bartolomeo — Almenno San Salvatore — Alzano Maggiore — Ambivere — Anzano San Paolo — Bagnatica — Barzana — Bedulita — Bergamo — Bolgare — Bonate di Sopra — Bonate di Sotto — Bondo Petello — Bottanuco — Brembate di Sopra — Brembate di Sotto — Brusaporto — Calepio — Calolzio — Calusco d'Adda — Camerata Cornello — Capriate d'Adda — Caprino Bergamasco Carobbio — Carvico — Cepino — Chignolo d'Isola — Chiuduno — Colognola del Piano — Corte — Costa di Mezzate — Curnasco — Curno — Desenzano al Serio — Filago — Gandosso — Gorlago — Gorle — Grignano — Grumello del Monte — Grumello del Piano — Lallio — Locate Bergamasco — Locatelle — Madone — Mapello — Marne — Medolago — Monticelli Borgogna — Mozzo — Membro — Nese — Orio al Serio — Ossanesga — Palazzago — Pedrengo — Ponteranica — Ponte San Pietro — Pradalunga — Presezzo —

Ranica — Redona — Rosciate — Rossino — San Gervasio d'Adda — San Giovanni Bianco — San Pellegrino — Sant'Antonio d'Adda — Santo Stefano del Monte degli Angeli — Sarnico — Scano al Brembo — Sedrina — Seriate — Sforzatica — Solza — Sombreno — Sorisole — Sotto il Monte — Stabello — Stezzano — Strozza — Suisio — Tagliuno — Terno d'Isola — Torre Boldone — Trescore Balneario — Treviolo — Vall'Alta — Valtesse — Vercurago — Villa d'Adda — Villa d'Almè — Villa di Serio — Zogno.

Circondario di Clusone. — Casnigo — Clusone — Colzate — Costa Volpino — Fiorano al Serio — Gandino — Gazzaniga — Lovere — Monasterolo del Castello — Pianico — Sellere — Solto — Sovere — Vertova.

Circondario di Treviglio. — Antegnate — Arcene — Barbata — Bariano — Boltiere — Brigano Gera d'Adda — Calcinate — Calcio — Calvenzano — Canonica d'Adda — Caravaggio — Casirate d'Adda — Castel Rozzone — — Cavernago — Ciserano — Cologno al Serio — Comun Nuovo — Cortenuova — Covo — Fara d'Adda — Fara Olivana — Fontanella — Fornovo di San Giovanni — Ghisalba — Grassobbio — Isso — Levate — Lurano — Mariano al Brembo — Martinengo — Misano di Gera d'Adda — Morengo — — Mornico al Serio — Osio Sopra — Osio Sotto — Pagazzano — Palosco — Pognano — Pontirolo Nuovo — Pumenengo — Romano di Lombardia — Sabbio Bergamasco — Spirano — Treviglio — Urgnano — Verdellino — Verdello — Zanica.

PROVINCIA DI BRESCIA.

Circondario di Breno. — Angolo — Artogne — Berzo Inferiore — Bienno — Borno (frazione di Pian di Borno) — Braone — Breno — Capo di Ponte — — Cerveno — Ceto — Cividate Camuno — Darfo — Erbanno — Esine — Gianico — Gorzone — Grevo — Losine — Malegno — Mazzunno — Niardo — Ono San Pietro — Piano Camuno — Pisogne — Sellero — Terzano.

Circondario di Brescia. — Azzano Mella — Bagnolo Mella — Barbariga — Bedizzole — Berlingo — Borgasatollo — Botticino Mattina — Botticino Sera — Bovezzo — Brandico — Brescia — Cajonvico — Calcinato — Calvagese — Calvisano — Camignone — Capriano del Colle — Carpenedolo — Castegnato — Castel Mella — Castenedolo — Cellatica — Cizzago — Collebeato — Comezzano — Concesio — Corticelle Pieve — Corzano — Cossirano — Dello — Desenzano sul Lago — Flero — Frontignano — Gardone Val Trompia — — Ghedi — Gussago — Inzino — Iseo — Isorella — Lograto — Lonato — Maclodio — Mairano — Marcheno — Marone — Monticello Brusati — Montichiari — Montirone — Nave — Nuvolera — Ome — Ospitaletto — Paderno Franciacorta — Pilzone — Poncarale — Pozzolengo — Provaglio d'Iseo — Provezze — Quinzanello — Rezzato — Rivoltella — Rodengo — Roncadelle — Sajano — Sale Marasino — Sant'Eufemia della Fonte — San Vigilio — San Zeno Naviglio — Sarezzo — Sermione — Sulzano — Torbole Casaglio — Travagliato — Trenzano — Vello — Virle Treponti — Visano.

Circondario di Chiari — Acqualunga — Adro — Barco — Borgonato — Borgo San Giacomo — Bornato — Calino — Capriolo — Castelcovati — Ca-

strezzato — Cazzago San Martino — Chiari — Coccaglio — Cologne — Colombaro — Cremezzano — Erbusco — Farfengo — Gerolanuova — Ludriano — Nigoline — Oriano — Orzinuovi — Orzivecchi — Padernello — Palazzolo sull'Oglio — Paratico — Passirano — Pedergnaga — Pompiano — Pontoglio — Roccafranca — Rovato — Rudiano — Scarpizzolo — Timoline — Torbiato — Urago d'Olio — Villachiara.

Circondario di Salò. — Gavardo — Goglione Sopra — Odolo — Preseglie — Sabbio Chiese — Vallio — Vobarno.

Circondario di Verolanuova. — Alfianello — Bassano Bresciano — Cadignano — Cignano — Fiesse — Gambara — Leno — Manerbio — Milzano — Pontevico — Porzano — Pralboino — Quinzano d'Oglio — San Gervasio Bresciano — Seniga — Verolanuova — Verolavecchia.

PROVINCIA DI COMO.

Circondario di Como. — Albate — Albese — Albiolo — Albogasio — Alserio — Alzate con Verzago — Anzano del Parco — Appiano — Arcelasco — Argegno — Arosio — Asnago — Bellagio — Bellano — Bene Lario — Beregazzo — Bernate di Como — Binago — Bizzarone — Blessagno — Blevio — Breccia — Bregnano — Brenna — Briennio — Buccinigo — Bulgorello — Cabiate — Cadorago — Cagno — Camnago Faloppia — Camnago Volta — Cantù — Capiago — Carate Lario — Carbonate — Carcano — Careno — — Carimate — Carlazzo Valsolda — Carugo — Casanova di Uggiate, ora Casanova Lanza — Casletto — Caslino al Piano — Casnate — Cassano Albese — Cassina Rizzardi — Castello Valsolda — Castelnuovo Bazente — Castiglione d'Intelvi — Cavallasca — Caversaccio — Cerano d'Intelvi — Cermenate — Cernobbio — Cima — Cirimido — Civiglio — Claino con Osteno — Colico — Como — Consiglio di Rumo — Corenno Plinio — Corrido — Costa Masnaga — Cremia — Cremnago — Crevenna — Croce — Cucciago — Dervio — Dizzasco — Domaso — Dongo — Dorio — Drano — Drezzo — Erba-Incino — Fabbrica Durini — Fenegrò — Figino Serenza — Fino Mornasco — Gaggino — Gera — Gironico — Gottro — Grandate — Grandola — Gravedona — Griante — Grona — Guanzate — Intimiano — Inverigo — Laglio — Laino — Lambrugo — Lemma — Lenno — Lezza — Lezzeno — Limido — Limonta — Lipono — Locate Varesino — Lomazzo — Loveno sopra Menaggio — Lucino — Luisago — Lurago d'Erba — Lurago Marinone — Lurate Abbate — Maccio — Mariano Comense — Maslianico — Menaggio — Merone — Minoprio — Mojana — Moltrasio — Monguzzo — Montano Comasco — Montorfano — Mozzate — Nesso — Nibionno — Novedrate — Olgiate Comasco — Oltrona di San Mamette — Orsenigo — Ossuccio — Palanzo — Parè — Parravicino — Pellio di Sopra — Perledo — Piano Porlezza — Piazza Santo Stefano — Plesio — Ponna — Ponte Lambro — Ponzate — Porlezza — Ramponio — Rebbio — Rodero — Rogeno — Romanò Brianza — Ronago — Rovellasca — Rovello — Rovenna — San Fedele — San Siro — Sant'Abbondio — Scaria — Schignano — Senna Comasco — Solbiate — Solzago — Sorico — Tavernerio — Tavordo — Traversa — Tremezzo —

Trevano — Turate — Uggiate — Urio — Varenna — Vassena — Veleso — Vendrogno — Veniano — Vergosa — Verna — Vertemate — Vestreno — Vill'Albese — Villa Romanò — Zelbio.

Circondario di Lecco. — Abbadia sopra Adda — Acquate — Airuno — Annone di Brianza — Asso — Bajedo — Barcone — Bartesate — Barzago — Barzanò — Barzio — Bindo — Bosizio — Brianzola — Brivio — Bulciago — Canzo — Carella con Mariaga — Casargo — Casatenuovo — Caslino d'Erba — Cassago — Cassina Mariaga — Cassina Valsassina — Castelmarte — Cernusco Lombardone — Cesana di Brianza — Civite — Concenedo — Contra — Cortabbio — Cortenova — Crandola — Cremella — Cremeno — Dolzago — Ello — Galbiate — Garbagnate Monastero — Garlate — Germanedo — Imberido — Imbersago — Indovero — Introbio — Lasnigo — Lierna — Lomagna — Lomaniga — Longone al Segrino — Maggianico — Malgrate — Mandello del Lario — Margno — Merate — Missaglia — Moggio — Molteno — Mondonico — Montevecchia — Monticello — Novate di Brianza — Oggiono — Olcio — Olgiate Molgora — Olginate— Onno — Oriano di Brianza — Osnago — Paderno d'Adda — Pagnona — Parlasco — Pasturo — Penzano — Perego — Pessina Valsassina — Primaluna — Proserpio — Pusiano — Robbiate — Rongio — Rovagnate — Sabbioncello — Sala al Barro — Sartirana Briantea — Sirone — Sirtori — Somana — Taceno — Valbrona — Valgreghentino — Valmadrera — Verderio Inferiore — Varderio Superiore — Viganò — Villa Vergano — Vigogno — Visino.

Circondario di Varese. — Abbiate Guazzone — Angera — Arbizzo-Arcisate — Arcumeggia — Arolo — Azzate — Barasso — Bardello — Bedero Valcuvia — Besano — Biandronno — Bisuschio — Bizzozero — Bobbiate — Bosco Valtravaglia — Brebbia — Brenno Useria — Brenta — Brezzo di Bedero — Brinzio — Brissago — Brusimpiano — Buguggiate — Cabiaglio — Cadrezzate — Campaganano Vedasca — Cantello — Capolago — Carnago — Caronno Ghiringhello — Casalzuigno — Casciago — Cassano Valcuvia — Castello Valtravaglia — Castelseprio — Castiglione Olona — Cazzago Brebbia — Cellina — Cerro Lago Maggiore — Cittiglio — Clivio — Cocquio — Comabbio — Comerio — Cuasso al Monte — Cugliate — Cunardo — Cuveglio in Valle — Cuvio — Duno — Fabiasco — Ferrere di Varese — Galliate Lombardo — Garabiolo — Garavate — Gavirate — Gazzada — Gemonio-Gornate Inferiore — Gornate Superiore — Granìola — Gurone — Induno Olona — Ispra — Laveno — Leggiuno — Lissago — Lissanza — Lonate Ceppino — Lozza — Luvinate — Maccagno Inferiore — Maccagno Superiore — Malgesso — Malnate — Marchirolo — Masciago Primo — Masnago — Mercallo — Mesenzana — Mombello Lago Maggiore — Monate — Montegrino — Monvalle — Morazzone — Morosolo — Muceno — Musadino — Musignano — Orino — Porto Ceresio — Porto Valtravaglia — Rancio Valcuvia — Rovate — Saltrio — Sangiano — Santa Maria del Monte — Sant'Ambrogio Olona — Schianno — Taino — Ternate — Torba — Tradate — Travedona — Trevisago — Tronzano Lago Maggiore — Valganna — Varano Borghi — Varese — Veccana — Vedano Olona — Velate — Venegono Inferiore — Venegono Superiore — Viconago — Viggiù — Voltorre.

PROVINCIA DI CREMONA.

Circondario di Casalmaggiore. — Calvatone — Casalmaggiore — Casteldidone — Castelponzone — Drizzona — Gussola — Piadena — San Giovanni in Croce — SanMortino del Lago — Scandolara Ravara — Solarolo Rainerio — Tornata — Torricella del Pizzo — Vhò — Voltido.

Circondario di Crema. — Agnadello — Bagnolo Cremasco — Camisano — Campagnola Cremasca — Capergnanica — Capralba — Casale Cremasco Casaletto Ceredano — Casaletto di Sopra — Casaletto Vaprio — Cascine Gandine — Castel Gabbiano — Chieve — Credera — Crema — Cremosano Dovera — Fiesco — Izano — Madignano — Monte Cremasco — Montodine — Moscazzano — Offanengo — Ombriano — Palazzo Pignano — Pandino. Pianengo — Pieranica — Quintano — Ricengo — Ripalta Arpina — Ripalta Guerina — Ripalta Nuova — Rivolta d'Adda — Romanengo — Rubbiano — Salvirola — San Bernardino — Santa Maria della Croce — Scannabue — Sergnano — Soncino — Spino d'Adda — Ticengo — Torlino — Trescore — Trigolo — Vailate — Vajano Cremasco — Vidolasco — Zappello

Circondario di Cremona. — Acquanegra Cremonese — Annicco — Azzanello — Barzaniga — Bonemerze — Bordolano — Cà d'Andrea — Cà de' Stefani — Cappella Cantone — Casalbuttano ed Uniti — Casalmorano — Castelleone — Castelverde — Castelvisconti — Cella Dati — Corte de' Cortesi — Cremona — Crotta d'Adda — Derovere — Duemiglia — Formigara — Gabbioneta — Gadesco — Genivolta — Gerre de' Caprioli — Gombito — Grontardo — Grumello con Farfengo Cremonese — Isola Dovarese — Motta Baluffi — Olmeneta — Ossolaro — Ostiano — Paderno Cremonese — Pescarolo ed Uniti — Pieve Delmona — Pieve d'Olmi — Pieve San Giacomo — Pizzighettone — Robecco d'Oglio — San Bassano — San Martino in Beliseto — Sesto Cremonese — Soresina — Sospiro — Torre de' Picenardi — Vescovato — Volongo.

PROVINCIA DI MANTOVA.

Distretto d'Asola. — Asola — Casalmoro — Castel Goffredo — Ceresara.

Distretto di Bozzolo. — Gazzuolo — Marcaria — Rivarolo Fuori — Rodigo — San Martino dall'Argine.

Distretto di Canneto sull'Oglio. — Acquanegra sul Chiese — Canneto sull'Oglio — Casalromano — Redondesco.

Distretto di Castiglione delle Stiviere. — Castiglione delle Stiviere — Cavriana — Guidizzolo — Medole — Solferino.

Distretto di Mantova. — Bigarello — Castebelforte — Curtatone — Marmirolo. — Porto Mantovano — Roncoferraro — Roverbella — San Giorgio di Mantova.

Distretto di Ostiglia. — Ostiglia — Villimpenta. —

Distretto di Volta Mantovana. — Goito — Monzambano — Ponti sul Mincio — Volta Mantovana.

PROVINCIA DI MILANO.

Circondario di Abbiategrasso. — Abbiategrasso — Albairate — Arconate — Bareggio — Bernate Ticino — Besate — Boffalora sopra Ticino — Bubbiano — Buscate — Busto Garolfo — Casarile — Casorezzo — Cassinetta di Lugagnano — Castano Primo — Cisliano — Corbetta — Cuggiono — Gaggiano — Inveruno — Magenta — Magnago — Marcallo con Casone — Mesero — — Morimondo — Nosate — Ozero — Robecchetto con Induno — Robecco sul Naviglio — Santo Stefano Ticino — Sedriano — Turbigo — Vittuone —

Circondario di Gallarate. Arluno - Arsago Cairate Cardano al Campo — Caronno Milanese — Casorate Sempione — Cassano Magnago — Castellanza — Fagnano Olona — Ferno — Gallarate — Gerenzano — Golasecca — Gorla Minore — Jerago con Besnate — Legnano — Lonate Pozzolo — Marnate — Mezzana Superiore — Mornago — Nerviano — Olgiate Olona — Origgio — Parabiago — Pogliano — Saccònago — Samarate — Saronno — Solbiate Olona — Uboldo — Vanzago — Vergiate.

Circondario di Lodi. — Bertonico — Boffalora d'Adda — Borghetto Lodigiano — Brembio — Camairago — Cantonale — Casaletto Lodigiano — Casalmajocco — Casale Pusterlengo — Caselle Landi — Castelnuovo Bocca d'Adda — Castiglione d'Adda — Castiraga Vidardo — Cavacurta — Cervignano — Comazzo — Corno Giovine — Corno Vecchio — Crespiatica — Dresano — Fombio — Galgagnano — Guardamiglio. — Livraga — Lodi — Maccastorna — Mairago — Maleo — Marudo — Massalengo — Meleti — Merlino — Montanaso Lombardo — Mulazzano — Orio Litta — Ospedaletto Lodigiano — Ossago — Paullo — Pieve Fissiraga — San Colombaro al Lambro — San Martino in Strada — San Rocco al Porto — Santo Stefano al Corno — Secugnago — Senna Lodigiana — Somaglia — Sordio — Terranova dei Passerini — Tribiano — Turano — Valera Fratta — Villanuova Sillaro — Villavesco — Vittadone — Zelo Buon Persico — Zorlesco.

Circondario di Milano. — Affori — Arese — Baggio — Basiano — Bellinzago Lombardo — Bresso — Buccinasco — Busnago — Bussero — Cambiago — Cassano d'Adda — Cerchiate — Cernusco sul Naviglio — Cerro al Lambro — Cesano Boscone — Cesate — Cormanno — Cornate — Crescenzago — Cusago — Gessate — Gorgonzola — Gorla Primo — Greco Milanese — Lambrate — Liscate — Mazzo Milanese — Milano — Musocco — Niguarda — Novate Milanese — Pero — Peschiera Borromeo — Pozzo d'Adda — Pozzuolo Martesana — Precotto — Rodano — Roncello — San Giuliano Milanese — Senago — Settala — Settimo Milanese — Trenno — Trezzano Rosa — Trezzo sull'Adda — Truccazzano — Turro Milanese — Vaprio d'Adda — Vigentino — Vignate.

Circondario di Monza. — Agrate Brianza — Albiate — Arcore — Balsamo — Barlasina — Bellusco — Bernareggio — Besana in Brianza — Biassono Bovisio — Briosco — Brugherio — Burago di Molgora — Camparada — Caponago — Carate Brianza — Carugate — Cavenago di Brianza — Ceriano Laghetto — Cesano Maderno — Cinisello — Cologno Monzese — Concorezzo — Correzzana — Cusano sul Sevese — Desio. — Giussano — Lazzate

— Lentate sul Seveso — Lesmo — Limbiate — Lissone — Macherio — Masciago Milanese — Meda — Mezzago — Misinto — Monza — Muggiò — Nova — Oreno — Ornago — Paderno Dugnano — Renate — Ruginello — Seregno — Sesto San Giovanni — Seveso — Sovico — Triuggio — Varedo — Vedano al Lambro — Veduggio con Colzano — Velate Milanese Verano — Villa San Fiorano — Vimercate — Vimodrone.

PROVINCIA DI PAVIA.

Circondario di Mortara (Lomellina). — Albonese — Borgo San Siro — Breme — Candia Lomellina — Cassolo Nuovo — Castellaro de' Giorgi Castello d'Agogna — Castelnovetto — Ceretto Lomellino — Cergnago — Cilavegna Confienza Dorno - Frascarolo Galliavola Gambarana - Gambolò — Garlasco — Goido — Gravellona — Gropello Cairoli — Lomello — Mede — Mezzana Bigli — Mortara — Nicorvo — Olevano di Lomellina — Ottobiano — Palestro — Parona — Pieve del Cairo — Robbio — Rosasco. San Giorgio di Lomellina — Satirano di Lomellina — Semiana — Suardi — — Tromello — Valeggio — Valle Lomellina— Vigevano — Zeme — Zerbolò

Circondario di Pavia. — Belgiojoso — Carbonara al Ticino — Cava Manara — Copiano — Corteolona — Ferrera Erbognone — Inverno — Linarolo — Marzano — Mezzana Rabattone — Mirabello ed Uniti — Miradollo — Monticelli Pavese — Pieve Albignola — Sannazzaro de' Burgondi — Santa Cristina e Bissone — San Zenone al Po — Scaldasole — Siziano — Sommo — Torre del Mangano — Torre d'Isola — Villanova d'Ardenghi Villanterio — Vistarino — Zinasco.

Circondario di Voghera. — Albaredo Arnaboldi — Bastida dei Dossi — Bastida Pancarana — Bosnasco — Branduzzo — Broni — Campospinoso — Casanova Lonati — Casei Gerola — Casteggio — Codevilla — Corvino San Quirico Mezzanino — — Montebello — Oliva Gessi — Pancarana — Pinarolo Po - Redavalle - Retorbido — Robecco Pavese — Rovescala — San Cipriano Po — San Damiano al Colle — Santa Giulietta — Silvano Pietra — Verrua Siccomario — Voghera.

PROVINCIA DI SONDRIO.

Circondario unico di Sondrio. — Albosaggia — Andalo — Ardenno — Berbenno di Valtellina — Bianzone — Buglio in Monte — Cajolo — Campovico — Castello dell'Acqua — Castione Andevenno — Cedrasco — Cercino — Chiavenna — Chiuro — Cino — Civo — Colorina — Cosio Valtellino — — Dazio — Delebio — Dubino — Faedo — Forcola — Fusine — Cordona — — Mantello — Mello — Mese — Montagna — Morbegno — Novate Mezzola — Pendolasco — Piantedo — Piateda — Piuro — Ponte in Valtellina — Postalesio — Prata Camportaccio — Rogolo — Samolaco — Sondrio — Talamona — Teglio — Tirano — Traona — Tresivio — Verceja — Villa di Tirano.

PROVINCIA DI BELLUNO.

Distretto di Belluno. — Belluno.
Distretto di Feltre. — Seren.
Distretto di Fonzaso. — Fonzaso.
Distretto di Longarone. — Longarone.

PROVINCIA DI PADOVA.

Distretto di Monselice. — Monselice.
Distretto di Montagnana. — Montagnana.
Distretto di Padova. — Carrara San Giorgio

PROVINCIA DI TREVISO

Distretto di Asolo. — Altivole.
Distretto di Castelfranco Veneto. — Castello di Godego — Loria.
Distretto di Conegliano. — Conegliano — Gaiarine — Orsago.
Distretto di Oderzo. — Portobuffolè.
Distretto di Treviso. — Melma — Mogliano — Ponzano Veneto.
Distretto di Valdobbiadene. — Farra di Soligo.
Distretto di Vittorio. — Cordigliano — Fregona.

PROVINCIA DI UDINE.

Distretto di Cividale del Friuli. — Buttrio in Piano — Cividale del Friuli — Corno di Rosazzo — Manzano — Premariacco — Remanzacco — S. Giovanni di Manzano*.

Distretto di Codroipo. — Codroipo — Sedegliano — Talmassons*.

Distretto di Gemona. — Artegna.

Distretto di Latisana. — Precenicco *.

Distretto di Moggio Udinese. — Moggio Udinese.

Distretto di Palmanova. — Bicinicco.

Distretto di Podernone. — Aviano — Azzano Decimo — Cordenons — Fiume — Fontana Fredda — Pasiano — Porcia. — Pordenone — Roveredo in Piano — S. Quirino — Zoppola.

Distretto di Sacile. — Brugnera — Caneva.

Distretto di San Daniele del Friuli. — Rive d'Arcano * — San Daniele nel Friuli.

Distretto di San Pietro al Natisone. — San Petro al Natisone — Tarcetta

Distretto di San Vito al Tagliamento. — Valvasone.

Distretto di Spilimbergo. — Sequals.

Distretto di Tarcento. — Nimis — Segnacco — Trepo Grande — Tricesimo.

Distretto di Tolmezzo. — Arta.

Distretto di Udine. — Campoformido — Martignacco — Meretto di Tomba — Mortegliano — Pasian di Prato — Pozzuolo del Friuli — Pradamano — Reana del Rojale — Tavagnacco — Udine.

PROVINCIA DI VENEZIA.

Distretto di Dolo. — Dolo — Mira.
Distretto di Portogruaro. — Portogruaro — Pramaggiore.
Distretto di San Donà di Piave. — San Donà di Piave.

PROVINCIA DI VERONA.

Distretto di Bardolino. — Castelnuovo di Verona — Lazise.
Distretto di Caprino Veronese. — Belluno Veronese — Caprino Veronese — Cavajon Veronese — Rivoli Veronese.
Distretto di Cologna Veneta. — Albaredo d'Adige.
Distretto di Isola della Scala. — Erbè — Isola della Scala — Isola Rizza — Nogara — Oppeano — Ronco all'Adige — Salizzole — Sorgà — Trevenzuolo — Vigasio.
Distretto di Legnago. — Angiari — Bonavigo — Minerbe — Villabartolomeaa.
Distretto di San Bonifacio. — Belfiore — Caldiero — Colognola ai Colli. Montecchia di Crosara — San Bonifacio — Soave.
Distretto di Sanguinetto. — Casaleone — Cerea — Concamarise — Correzzo — Gazzo Veronese — San Pietro di Morubio.
Distretto di San Pietro Incariano. — Dolcè — Negarine — Pescantina — Sant'Ambrogio di Valpolicella.
Distretto di Tregnano. — Vestenanova.
Distretto di Verona. — Avesa — Bussolengo — Buttapietra — Cà David — Lavagno — Marcellise — Montorio Veronese — Pastrengo — San Giovanni Lupatoto — San Massimo all'Adige — San Michele Extra — Sona — Verona — Zevio.
Distretto di Villafranca. — Mozzecane — Nogarole di Rocca — Povegliano Veronese — Sommacampagna — Valeggio sul Mincio — Villafranca di Verona.

PROVINCIA DI VICENZA.

Distretto di Bassano. — Bassano — Cassola — Rosà.
Distretto di Schio. — Malo.
Distretto di Thiene. — Marano Vicentino — Thiene — Villaverla.
Distretto di Valdagno. — Cornedo — Novale — Valdagno.
Distretto di Vicenza. — Arcugnano — Montecchio Maggiore.

PROVINCIA DI FERRARA.

Circondario di Ferrara. — Ferrara.

PROVINCIA DI PIACENZA.

Circondario di Fiorenzuola d'Arda. — Fiorenzuola d'Arda — S. Pietro in Cerro — Villanova sull'Arda.

Circondario di Piacenza. — Calendasco — Castel San Giovanni — Gossolengo — Gragnano Trebbiense — Pontenure — Rivergaro — Rottofreno — San Giorgio Piacentino — San Lazzaro Alberoni — Sant'Antonio a Trebbia — Sarmato — Ziano.

PROVINCIA DI ANCONA.

Circondario unico di Ancona. — Ancona.

PROVINCIA DI ASCOLI PICENO.

Circondario di Ascoli Piceno. — San Benedetto del Tronto.

Circondario di Fermo. — Grottammare — Porto San Giorgio — Ripatransone.

PROVINCIA DI MACERATA.

Circondario di Macerata. — Sanseverino Marche.

PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Circondario di Pesaro. — Fano — Pesaro.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Circondario di Rieti. — Rieti.

PROVINCIA DI FIRENZE

Circondario di Firenze. — Pistoia.

PROVINCIA DI PISA.

Circondario di Pisa. — Pisa.

PROVINCIA DI CASERTA.

Circondario di Nola. — Acerra.

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Gallipoli. — Gallipoli.

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA.

Circondario di Reggio Calabria. — Catona.

N.B. — I comuni segnati con asterisco (*) sono quelli nei quali venne sospesa o non applicata la cura obbligatoria; quelli col punto interrogativo (?) rappresentano i comuni pei quali, sebbene infetti, non si pronunziò ancora la Deputazione provinciale.

ELENCO delle piante riconosciute soggette alla infezione della *Diaspis pentagona.*

Bagolaro o Celtide (Celtis australis **L.**).
Berberis stenophylla **Hance**.
Caryopteris Mastacanthus **Schacc.**
Catalpa (Bignonia Catalpa **L.**).
Ceanoto (Ceanothus americanus **L.**).
Fagiuolo e sue varietà (Phaseolus vulgaris **Savi.**).
Frassino (Fraxinus excelsior **L.**).
Fusaggine (Evonymus europaeus **L.**).
Gelso e sue varietà (Morus alba **L.**, Morus nigra **L.**, ecc.).
Gelso da carta (Broussonetia papyrifera **Went.**).
Gelsomino (Jasminum officinale **L.**)
Gleditschia (Gleditschia ferox. **Desf** e G. triacantos **L.**).
Ippocastano (Aesculus Hippocastanum **L.**).
Kerria (Kerria japonica **D. C.**).
Lauro ceraso (Prunus Laurocerasus **L.**).
Luppolo (Humulus Lupulus **L.**)
Mandorlo e sue varietà (Amygdalus communis **L.**).
Maonia (Barberis Acquifolium **Pursch.**).
Noce (Juglans regia **L.**).
Pelargonio (Pelargonium **L'H**).
Pesco e sue varietà (Amygdalus persica **L.**).
Pioppo piramidale (Populus piramidalis **Salisb.** o italica **Durei**).
Pueraria (Pachyrizus) Thumbergiana **Benth.**
Ribes volgare e sue varietà (Ribes rubrum **L.**).
Salice (**Genere** Salix **L.**).
Scioisia (Choisya ternata **H. B. e K.**).
Siringa o Lilà (Syringa vulgaris **L.**).
Sofora (Sophora japonica **L.**).
Spirea (Spiraea japonica **L.** o Fortunei **Planch.**).
Trachelospermum (Rhyncospermum) iasminoides.
Uva spina (Ribes uva crispa **L.**).
Vite nostrale (Vitis vinifera **L.**).

Errata-Corrige

Circolare N. 4[v] (*Bollettino 22-1910*). Leggansi come Servizi proponenti la pubblicazione i Servizi VII e X anzichè VII e XI come è indicato erroneamente.

Ordine di Servizio N. 135 (*Bollettino N. 24-1910*).

Pag. 246. Alla seconda riga del terzo capoverso dopo le parole « i trasporti tra *Margherita di Savoia* » aggiungere « *e Ancona;* ».

Pag. 247. Alla sesta riga fra le parole « *nota spedizione* » intercalare la parola « *di* ».

Pag. 250. Alla seconda riga del comma *b*) del primo capoverso, dopo le parole « *ritagli di foglia* » aggiungere la lettera « *o* ».

Alla seconda riga del secondo capoverso, correggere la parola « *provvedimenti* » in « *procedimenti* ».

Alla terza riga del terzo capoverso, dopo la parola « *indicati* » aggiungere « *tutti* ».

Pag. 251. Alla sesta riga del primo capoverso correggere « centesimi *22* » in « centesimi *25* ».

Pag. 253. Al secondo capoverso del punto 8, correggere la parola « *nai* » in « *nei* ».

Pag. 254. Alla terza riga del punto 13, dopo la parola « *Direzione* » aggiungere » *Generale* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ 8,00

Anno III - N. 26. 30 Giugno 1910

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1910 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 148. (SERVIZIO VII e VIII).

Norme per l'esecuzione dei trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato.

In relazione al contenuto dell'Ordine Generale N. 7-1910, relativo ai servizi di navigazione marittima assunti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° luglio p. v., si dispone quanto segue.

In ciascuno degli approdi dei piroscafi il completo servizio per passeggieri, bagagli e merci è disimpegnato a mezzo di apposite Agenzie.

L'esercizio delle suaccennate agenzie è affidato alle seguenti Ditte:

I. e V. Florio, con sede a Palermo, per le agenzie di Napoli, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Riposto, Catania e Siracusa;

Elefante e Lattes, con sede a Roma, per l'agenzia di Civitavecchia;

A. Tamponi e C, con sede a Terranova Pausania, per le agenzie di Golfo Aranci, Maddalena e Terranova.

I trasporti viaggiatori, bagagli e merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle marittime esercitate entrambe dallo Stato, sono disciplinati da apposito Regolamento che verrà distribuito, come d'uso, dall'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

La revisione, liquidazione e contabilità dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e la trattazione dei reclami per eccedenza di tassa viene affidata all'Uffificio Contabilità riassuntiva dei prodotti del Servizio VIII, in Firenze, al quale le stazioni e le agenzie dovranno inviare le relative contabilità come in appresso sarà indicato.

Viaggiatori e bagagli.

I. *Distribuzione dei biglietti.* — Le stazioni continentali e sicule e le agenzie marittime tanto della Sicilia quanto della Sardegna indicate nell'Allegato *A* al Regolamento suddetto, possono distribuire biglietti del servizio diretto ferroviario-marittimo, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento stesso.

Nei biglietti di cui trattasi (facoltativi a foglietto) è incluso un tagliando di controllo che deve essere staccato dalla stazione di partenza all' atto del rilascio del biglietto, nonchè un tagliando di « Navigazione » che verrà ritirato dall'agenzia marittima od a bordo, verso emissione del biglietto d' imbarco a norma di quanto è previsto dall' art. 3, Capo I, del Regolamento predetto.

Quando i biglietti del servizio diretto sono rilasciati dalle agenzie marittime della Navigazione dello Stato, l'agenzia trattiene entrambi i tagliandi, di controllo e di navigazione, emettendo subito, in sostituzione di quest'ultimo, il biglietto d'imbarco Mod. I-701.

I tagliandi di controllo trattenuti dalle stazioni e quelli di di controllo e di « Navigazione » trattenuti dalle Agenzie marittime, devono essere allegati alla contabilità che le stazioni e le agenzie marittime inviano all' Ufficio Contabilità prodotti di Firenze.

Pel rilascio dei biglietti diretti di cui trattasi, le stazioni e le agenzie marittime ammesse al servizio ferroviario marittimo devono consultare gli allegati *A* e *B* del Regolamento anzidetto per accertarsi che la corrispondenza chiesta sia ammessa al servizio diretto e, particolarmente, per rilevare, dal quadro allegato *B*, quando si tratti di relazioni fra continente e Sicilia, quale sia l'instradamento marittimo da seguire (1).

Quando nel detto quadro, allegato *B*, non sono indicati i

(1) Nel detto quadro alleg. *B*, ove è indicato Catania stazione, Palermo stazione, Siracusa stazione, devesi leggere semplicemente Catania, Palermo e Siracusa, il rilascio dei biglietti del servizio diretto essendo ivi ammesso tanto da parte delle stazioni come da parte delle agenzie marittime.

transiti marittimi s'intende che per la corrispondente relazione non è ammesso il servizio diretto via mare.

All'atto della distribuzione, i biglietti debbono essere regolarmente completati e bollati, tanto nella copertina quanto nei due tagliandi, di controllo e di navigazione.

Sul frontispizio del biglietto dovranno essere indicate, con particolare chiarezza, la destinazione, la via (specialmente i transiti marittimi), la durata della validità ed il quantitativo delle fermate ammesse.

2. *Prezzi dei biglietti.* — In relazione all' art. 2, Capo I, del citato Regolamento, il prezzo dei biglietti deve essere stabilito, per i percorsi ferroviari continentali e siculi, in base al cumulo delle distanze.

Quando la distanza sull'intera percorrenza ferroviaria (continentale e sicula) lo comporti, si dovrà applicare la tariffa differenziale A.

I prezzi da applicarsi per i percorsi marittimi sono quelli della « Tariffa interna marittima » e si desumono dall'allegato N. 1 al Regolamento e Tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato

Sul biglietto devesi esporre il prezzo complessivo riscosso indicandovi separatamente le tasse d'imbarco e sbarco. Quando si tratti di relazioni per le quali nell'allegato N. 1 suddetto non sono previste tasse di imbarco e sbarco (pontile) si annullerà con un tratto di penna lo spazio relativo.

3. *Validità dei biglietti e fermate intermedie.* — Come risulta dai punti 5 e 6, Capo I, del Regolamento già citato, la durata della validità dei biglietti ed il numero delle fermate ammesse devono essere stabiliti, coi criteri della tariffa differenziale *A*, in base alla effettiva distanza totale dalla stazione di partenza a quella di destinazione, compreso il percorso marittimo.

All'uopo avvertesi che le distanze chilometriche da computarsi per questo ultimo percorso sono indicate, per ogni relazione, nell'allegato N. 3 al Regolamento e Tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

La validità decorre dalle ore 0 del giorno successivo a quello della distribuzione.

4. *Vie facoltative e deviazioni.* — Quando i biglietti siano

emessi per corrispondenze con percorso ferroviario complessivo superiore a km. 150, che importano per conseguenza l'applicazione della tariffa differenziale *A*, è ammesso, pel viaggio sui singoli percorsi ferroviari continentali e siculi, l'uso delle *vie facoltative* e delle *deviazioni* consentite dalla tariffa stessa.

5. *Uso dei biglietti.* — Per l'uso dei biglietti in ferrovia valgono in massima le norme stabilite dalla tariffa differenziale *A*. Le forature di partenza e nei casi di fermate intermedie, nonchè le forature di controlleria dei percorsi eseguiti, saranno da praticarsi nelle apposite caselle stampate sulla copertina dei biglietti.

6. *Cambi di classe.* — I biglietti di supplemento ferroviari Mod. I-203 ed I-204, da emettersi per cambi di classe eventualmente chiesti da possessori di biglietti del servizio diretto ferroviario marittimo, devono essere in ogni caso limitati alla percorrenza ferroviaria continentale od insulare che intercede fra la stazione dalla quale si effettua il cambio di classe e la stazione ferroviaria dove risiede l'agenzia marittima.

Le differenze riscosse dalle stazioni o dai controllori viaggianti per cambi di classe riguardando soltanto il percorso ferroviario, sono da conteggiarsi nella contabilità ordinaria dei viaggiatori.

7. *Contabilizzazione dei biglietti emessi e ritiro di quelli utilizzati.* — I biglietti facoltativi a foglietto emessi in servizio diretto ferroviario marittimo devono essere contabilizzati in apposito prospetto Mod. I-213 e l'importo di tali prospetti sarà trascritto in un distinto riepilogo generale Mod. I-212, e sarà compilato uno speciale prospetto di debito e credito Mod. I-307. L'ammontare di quest'ultimo verrà trascritto sul conto corrente riassuntivo Mod. I-501 e 502 coll'indicazione in iscritto *Servizio diretto ferroviario marittimo.*

I biglietti ritirati in arrivo, utilizzati, devono essere inviati all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

8. *Accettazione dei bagagli.* — Prima di ammettere la registrazione diretta del bagaglio le stazioni e le agenzie devono assicurassi, consultando gli allegati *A* e *B* del Regolamento pel servizio diretto, che la destinazione chiesta sia ammessa al servizio diretto ferroviario-marittimo, rilevando anche, dall'allegato *B*, l'instradamento da seguire, il quale deve essere

identico a quello indicato sul biglietto posseduto dal viaggiatore.

9. *Prezzi di trasporto dei bagagli.* — In conformità all'articolo 4 del Regolamento anzidetto, Capo II, le tasse di trasporto ferroviario dei bagagli spediti in servizio diretto per o dalla Sicilia devono essere stabilite sul cumulo delle distanze continentali e sicule.

In conseguenza, quando la distanza totale lo comporta, si dovrà applicare ai trasporti la tariffa differenziale, richiedendo sempre l'esibizione del biglietto di viaggio prescritta dall'art. 5 del Regolamento stesso ed applicando per le fermate, per la via, ecc., tutte le condizioni della tariffa medesima.

Per evitare che con l'esibizione di un unico biglietto del servizio diretto ferroviario-marittimo si effettuino, eventualmente, diverse spedizioni di bagagli, si dovrà sempre apporre sui biglietti esibiti il bollo « Bagaglio » o praticarvi, a mano, conforme annotazione.

10. *Registrazione e contabilizzazione dei bagagli.* — Per la registrazione del bagaglio devesi far uso di apposito bollettario (Mod. I-261, I-262, I-262 bis) in vigore per il servizio ferroviario interno, inscrivendo nello scontrino oltre alle tasse di trasporto anche quelle di trasbordo di cui all'art. 4 del Regolamento suddetto, Capo II, e specificando ben chiaramente la via marittima per il quale il bagaglio deve essere instradato. Le spedizioni dei bagagli di cui trattasi, dovranno essere dettagliate e contabilizzate nel riepilogo Mod. I-265 intestandolo « Servizio diretto ferroviario-marittimo ».

L'ammontare del detto riepilogo verrà trascritto nell'apposita sede del prospetto del debito e del credito Mod. I-307, di cui al precedente punto 7.

11. *Invio della contabilità dei viaggiatori e dei bagagli all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.* — I prospetti Mod. I-213 ed il riepilogo generale Mod. I-212 per il servizio dei viaggiatori di cui il precedente punto 7, il riepilogo Mod. I-265 per il servizio dei bagagli ed il prospetto del debito e del credito Mod. I-307 di cui i punti 7 e 10 dovranno essere, sotto piego accuratamente confezionato, inviati all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze non più tardi del giorno 4 di ogni mese.

All'Ufficio stesso saranno anche da inviarsi giornalmente dalle stazioni ed agenzie marittime, i biglietti ed i tagliandi ritirati di cui al punto 7 e gli scontrini con uniti i rispettivi fogli di via per il servizio dei bagagli.

Merci.

1. *Eseguimento dei trasporti.* — Premesso che pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e la Sicilia da una parte e la Sardegna dall'altra, a mezzo delle linee marittime esercitate dall'industria privata, nonchè a mezzo delle linee Civitavecchia-Golfo Aranci e Golfo Aranci-Maddalena, passate allo Stato, valgono i prezzi e le condizioni della tariffa per il servizio cumulativo con la Sardegna, si aggiunge che potranno essere accettati trasporti dal continente alla Sicilia, o viceversa, con percorso misto terrestre e marittimo in transito a Napoli, Palermo, Messina, Reggio di Calabria, Catania, Riposto e Siracusa.

Potranno pure essere accettati trasporti in servizio diretto fra le stazioni del continente e della Sicilia da una parte e le Agenzie presso gli scali marittimi della Sardegna toccati dalle linee di navigazione esercitate dallo Stato dall'altra, in transito a Civitavecchia.

Lo speditore che intenda avviare il suo trasporto per la via mista ferroviaria-marittima, deve farne tassativa domanda sul documento di trasporto.

I trasporti hanno luogo per il porto, ammesso al servizio, indicato dallo speditore nel documento di trasporto. In mancanza di tale indicazione, i trasporti fra il continente e la Sicilia saranno avviati a destinazione, di pieno diritto, per la via di Reggio Calabria-Messina o Villa S. Giovanni-Messina e viceversa.

2. *Stazioni ferroviarie e scali marittimi ammessi al servizio.* — Tutte le stazioni ferroviarie dello Stato, le quali siano abilitate ai trasporti di merci, sono ammesse al servizio diretto e così pure lo sono tutti gli scali marittimi toccati dai piroscafi dello Stato.

3. *Documenti di trasporto.* — Per ogni spedizione, anche se in partenza da uno scalo marittimo (ad esempio: trasporto

da Palermo a Roma, via Napoli) deve essere presentata, dallo speditore, la nota di spedizione o la lettera di porto in vigore pei trasporti ferroviari, in semplice esemplare.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi dovrà essere presentata una nota di spedizione in più.

4 *Merci escluse dal servizio diretto, od ammessevi condizionatamente.* — Si raccomanda alle stazioni ed alle agenzie di tener ben presente l'esclusione dal servizio di cui si tratta di talune merci tassativamente indicate nell'art. 8 del Capo III del « Regolamento pel trasporto dei passeggieri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo, ecc. ».

Per quelle che possono essere ammesse condizionatamente, le stazioni ed agenzie riceveranno di volta in volta le opportune istruzioni dagli Uffici dei trasporti marittimi (Servizio VII(di Palermo o di Roma, ai quali sono da deferirsi le domande degli speditori intese a prendere accordi preventivi per detti trasporti.

5. *Tassazione dei trasporti.* — Ai trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo sono da applicarsi separatamente le tariffe rispettive del percorso terrestre e di quello marittimo ed all'uopo, a cura dell'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze, viene distribuito a tutte le stazioni della Rete il Regolamento e Tariffe valevole per le linee di navigazione assunte dallo Stato.

Per l'applicazione delle tariffe terrestri dovranno cumularsi, pei trasporti fra il Continente e la Sicilia, le percorrenze continentali e sicule appartenenti alla Rete dello Stato. Così per un trasporto da Firenze a Termini Imerese, per la via marittima di Napoli-Palermo, o per un altro da Valsavoia a Benevento per la via marittima di Catania-Napoli, la tassa pel percorso ferroviario sarà fatta sulla totale distanza dei due tratti terrestri ed in base alle tariffe continentali.

Resta inteso che pei trasporti in partenza da uno scalo marittimo del continente ed in destinazione di una località interna della Sicilia, e viceversa, cioè senza percorso ferroviario sul continente, sono da applicarsi le tariffe valevoli per il servizio interno della Sicilia.

I trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo in par-

tenza da uno scalo marittimo del Continente o della Sicilia e in destinazione, rispettivamente, di una località interna della Sicilia o del Continente e viceversa, fruiscono delle tariffe locali ed eccezionali in quei medesimi casi nei quali potrebbero fruirne se fossero limitati ai porti marittimi di transito.

6. *Tasse e spese accessorie.* — Nelle tariffe relative al percorso marittimo non sono compresi i compensi per le operazioni doganali e per quelle di trasbordo nei transiti di mare. Le spese di sbarco a destinazione sono a carico del destinatario.

Oltre ai detti prezzi e compensi debbono essere gravate sui trasporti, quando ne ricorra il caso, le tasse accessorie indicate nella relativa tabella, allegato D al Regolamento più volte citato, e gli importi che rappresentano rimborso di spese sostenute, per conto e nell'interesse del mittente o del destinatario, comprovate da titoli giustificativi.

7. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo si applicano una sola volta i diritti fissi stabiliti dalle singole tariffe, con l'aggiunta di due quote di spese di stazione quando trattasi di spedizioni fra due stazioni ferroviarie. In questo caso il diritto fisso deve computarsi il L 3,09, L. 2,06, L. 1,442 quando dalle tariffe è stabilito, rispettivamente, in L. 2.06, L. 1,545 e L. 1.236.

Quando trattasi invece di spedizioni fra una stazione ferroviaria e uno scalo marittimo, i diritti fissi si applicano nella misura della metà, con l'aggiunta di una quota di spese di stazione In questo secondo caso, il diritto fisso deve computarsi in L. 1.545, L. 1,03 e L. 0,721, quando dalle tariffe è pure stabilito, rispettivamente, in L. 2,06, L. 1,545 e L. 1,236.

I diritti fissi dovranno poi essere ridotti della quota di L. 0,515 per ogni operazione di carico o scarico fatta dalle parti nelle stazioni ferroviarie di partenza o di destinazione, sempre quando essi in tariffa non siano già diminuiti della quota stessa.

8. *Registri delle spedizioni e degli arrivi.* — Per le spedizioni e per gli arrivi in servizio diretto ferroviario-marittimo (comprese le rivalse per note di affrancazione, per riduzione od annullamento di assegni relativi ai trasporti effettuati nel detto servizio), le stazioni ed agenzie terranno appositi re-

gistri mod. I-401 ed I-404 per la grande velocità e mod. I-402 ed I-405 per la piccola velocità.

9. *Riassunti delle spedizioni e degli arrivi ed estratti statistici.* — Anche i riassunti delle spedizioni e degli arrivi (mod. I-417 ed I-426 per la grande velocità ed I-418 ed I-427 per la piccola velocità) dovranno essere compilati saparatamente da quelli degli altri servizi cumulativi, per quindicina, intestandoli *Servizio diretto ferroviario-marittimo.*

Tanto sui riassunti delle spedizioni quanto sui riassunti degli arrivi sarà da riportarsi il solo totale delle tasse riscosse, omettendo quindi il dettaglio.

Gli estratti dei riassunti arrivi mod. I-458 devono parimenti essere compilati a parte, colla stessa intestazione posta sui riassunti relativi.

10. *Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi.* — I totali dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi quindicinali saranno riportati su appositi riepiloghi mod. I-432 per la gestione grande velocità e mod. I-433 per la gestione piccola velocità. I totali stessi dovranno riportarsi sulla parte anteriore dello stampato (di contro alla indicazione « servizio cumulativo italiano ») intestandolo « Servizio diretto ferroviario marittimo ».

11. *Compilazione elenchi degli assegni rimborsati.* — Per gli assegni rimborsati relativi a trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo verrà compilato quindicinalmente dalle stazioni e dalle agenzie marittime un modulo I-457 speciale, al quale saranno da allegarsi i mandati di rimborso e gli avvisi d'incasso relativi, debitamente completati.

12. *Conto corrente riassuntivo mensile.* — L'ammontare rispettivamente del debito e del credito di ciascuna gestione per le spedizioni e per gli arrivi in servizio diretto ferroviario marittimo risultanti dai riepiloghi dei riassunti, mod. I-432 ed I-433, di cui al punto 10, sarà trascritto sugli ordinari conti correnti riassuntivi mod. I-501 ed I-502 in una sola cifra colla indicazione « Servizio diretto ferroviario marittimo ».

Parimenti nella sede apposita dei conti correnti riassuntivi suddetti sarà da portarsi il totale degli assegni rimborsati per ogni quindicina, desumendolo dall'elenco speciale mod. I-457

di cui al punto 10 e pure colla indicazione « Servizio diretto ferroviario marittimo ».

13. *Invio delle Contabilità all'Ufficio Contabilità riassuntiva di Firenze.* — I riassunti delle spedizioni e degli arrivi, questi ultimi coi relativi documenti di trasporto e gli estratti dei riassunti degli arrivi, i riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi di cui al punto 9 e gli elenchi degli assegni rimborsati, colle relative schede di assegno, di cui al punto 10, tanto riguardanti la gestione grande velocità quanto la gestione piccola velocità, dovranno essere inviati all' Ufficio Contabilità riassuntiva prodotti.

Di tutti i documenti suddetti sarà formato un pacco apposito, accuratamente confezionato e coll'indirizzo Ufficio Contabilità riassuntiva a Firenze, da spedirsi non più tardi dei giorni 4 e 19 di ogni mese.

14. *Reclami, verbali per abusi nei trasporti e contestazioni di rilievi.* — I reclami per eccedenze di tassa relativi tanto al servizio dei viaggiatori quanto al servizio delle merci ed i verbali per abusi sui trasporti di merci riguardanti il servizio diretto ferroviario-marittimo dovranno, dalle stazioni ed agenzie marittime essere trasmessi all' Ufficio Contabilità riassuntiva di Firenze per la trattazione.

I rilievi emessi dall'Ufficio stesso e che vengono contestati, verranno restituiti al medesimo, colle modalità prescritte dall' art. 21 delle « Norme per il servizio contabile del Capo stazione », per l'ulteriore trattazione.

15. *Corrispondenza coll' Ufficio Contabilità riassuntiva prodotti.* — Le stazioni e le agenzie marittime potranno corrispondere fra di loro e coll'Ufficio Contabilità suddetto in Firenze, e questo con esse, per tutto quanto riguarda i trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo.

Versamento dei prodotti.

Il versamento dei prodotti verrà effettuato, in periodi decadali, e cioè nei gioni 11, 21 e 1° del mese:

a) dalla Ditta I. e V. Florio alla Cassa Compartimentale di Palermo con un prospetto degli incassi attribuibili a ciascuna delle sette agenzie che ha in esercizio;

Prezzo dei biglietti d'abbonamenti ordinari

PERCORRENZA in chilometri	DURATA DELL'ABBONAMENTO IN MESI								
	1			2			3		
	Prezzo per ogni viaggiatore e per classe								
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
fino a 5	15.70	11.40	9.60	23.50	16.55	14.80	31.35	22.65	19.15
per 6	18.30	13.05	10.45	27.00	19.15	15.70	36.55	26.10	20.90
» 9	26.10	18.30	13.05	39.15	27.00	20.05	52.20	36.55	26.10
» 10	28.75	18.30	13.95	42.65	27.00	20.90	57.45	36.55	27.85
» 11	30 45	20.90	15.70	45.25	31.35	23.50	60.90	41.80	31.35
» 13	33.95	23.50	17.40	50.50	34.80	26.10	67.90	47.00	34.80
» 15	37.45	26.10	19.15	55.70	39.15	28.75	74.95	52.20	38.30
» 16	39.15	26.10	19.15	58.30	39.15	28.75	78.30	52.20	38.30
» 18	42.65	28.75	20.90	63.55	42.65	31.35	85.30	57.45	41.80
» 19	44.40	31.35	22.65	66.15	47.00	33.95	88.75	62.65	45.25
» 21 e 22	47.85	33.15	23.50	71.35	50.50	35.70	95.70	67.90	47.00
» 24	49.60	33.15	24.40	73.95	50.50	36.55	99.20	67.90	48.75
» 27	53.10	36.55	26.10	79.20	54.85	39.15	106.15	73.10	52.20
» 30	54.85	39.15	27.00	81.80	58.30	40.90	109.65	78.30	53.95

PERCORRENZA in chilometri	DURATA DELL'ABBONAMENTO IN MESI								
	4			5			6		
	Prezzo per ogni viaggiatore e per classe								
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
fino a 5	39.15	27.85	24.40	47.00	33.95	28.75	54.85	39.15	33.95
per 6	45.25	32.20	26.10	54.85	39.15	31.35	63.55	45.25	36.55
» 9	65.25	45.25	33.10	78.30	54.85	39.15	91.35	63.55	46.15
» 10	71.35	45.25	34.80	86.15	54.85	41.80	100.05	63.55	48.75
» 11	75.70	52.20	39.15	91.35	62.65	47.00	106.15	73.10	54.85
» 13	84.40	58.30	43 50	101.80	70.50	52.20	118.35	81.80	60.90
» 15	93.10	64.25	47.85	112.25	78.30	57.45	130.50	91.35	67.00
» 16	97.45	64.25	47.85	117.45	78.30	57.45	136.60	91.35	67.00
» 18	106.15	71.35	52.20	127.90	86.15	62.65	148.80	100.05	73.10
» 19	110.50	78.30	56.55	133.15	94.00	67.90	154.90	109.65	79.20
» 21 e 22	119.20	84.40	59.20	143.55	101.80	70.50	167.05	118.35	82.65
» 24	123.55	84.40	60 90	148.80	101.80	73.10	173.15	118.35	85.30
» 27	132.25	91.35	65.25	159.25	109.65	78.30	185.35	127.90	91.35
» 30	136.60	97.45	67.90	164.45	117.45	80.95	191.40	136.60	94.85

PERCORRENZA in chilometri	DURATA DELL'ABBONAMENTO IN MESI								
	7			8			9		
	Prezzo per ogni viaggiatore e per classe								
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
fino a 5	62.65	45.25	38.30	70.50	50.50	43.50	78.30	56.55	47.85
per 6	73.10	52.20	41.80	81.80	58.30	47.00	91.35	65.25	52.20
» 9	104.40	73.10	52.20	117.45	81.80	59.20	130.50	91.35	65.25
» 10	114.85	73.10	55.70	128.80	81.80	62.65	143.55	91.35	69.60
» 11	121.80	83.55	62.65	136.60	94.00	70.50	152.25	104.40	78.30
» 13	135.75	94.00	69.60	152.25	105.30	78.30	169.65	117.45	87.00
» 15	149.65	104.40	76.60	167.95	117.45	86.15	187.05	130.50	95.70
» 16	156.60	104.40	76.60	175.75	117.45	86.15	195.75	130.50	95.70
» 18	170.55	114.85	83.55	191.40	128.80	94.00	213.15	143.55	104.40
» 19	177.50	125.30	90.50	199.25	140.95	101.80	231.85	156.60	113.10
» 21 e 22	191.40	135.75	94.00	214.90	152.25	106.15	239.25	169.65	117 45
» 24	198.40	135.75	97.45	222.75	152.25	109.65	247.95	169.65	121.80
» 27	212.30	146.20	104.40	238.40	164.45	117.45	265.35	182.70	130.50
» 30	219.25	156.60	107.90	246.25	175.75	121.80	274.05	195.75	134.85

PERCORRENZA in chilometri	DURATA DELL'ABBONAMENTO IN MESI								
	10			11			12		
	Prezzo per ogni viaggiatore e per classe								
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
fino a 5	86.15	61.80	53.10	94.00	67.90	57.45	101.80	73.10	62.65
per 6	100.05	71.35	57.45	109.65	78.30	62.65	118.35	84.40	67.90
» 9	143.55	100.05	72.25	156.60	109.65	78.30	169.65	118.35	85.20
» 10	157.50	100.05	76.60	172.30	109.65	83.55	186.20	118.35	90.50
» 11	167.05	114.85	86.15	182.70	125.30	91.60	197.50	135.75	101.80
» 13	186.20	128.80	95.70	203.60	140.95	104.40	220.15	152.25	113.10
» 15	205.35	143.55	105.30	224.50	156.60	114.85	242.75	169.65	124.45
» 16	214.90	143.55	105.30	234.90	156.60	114.85	254.05	169.65	124.45
» 18	234.05	157.50	114.85	255.80	172.30	125.30	276.70	186.20	135.75
» 19	243.60	172.30	124.45	266.30	187.95	135.75	288.00	203.60	147.05
» 21 e 22	262.75	186.20	129.65	287.10	203.60	140.95	310.60	220.15	153.15
» 24	272.35	186.20	134.00	297.55	203.60	146.20	321.90	220.15	158.35
» 27	291.45	201.00	143.55	318.45	219.25	156.60	341.55	237.55	169.65
» 30	301.05	214.90	148.80	328.90	234.90	161.85	355.85	254.05	175.75

b) dalla Ditta Elefante & Lattes mediante gruppo valore consegnato alla stazione di Civitavecchia per l'invio alla Cassa Compartimentale di Roma;

c) dalla Ditta A. Tamponi e C. mediante gruppi valori consegnati ai piroscafi facenti scalo a Golfo Aranci, Maddalena e Terranova, per la consegna alla stazione ferroviaria di Civitavecchia la quale li inoltrerà alla Cassa Compartimentale di Roma.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 149. (Servizio II).

Proroga dei termini per il ritiro dalla circolazione delle monete di nichelio misto dei conii 1894-1895.

Nell'intento di concorrere al concentramento e al ritiro dalla circolazione delle monete di nichelio misto dei conii 1894 e 1895, si prescrive che le Casse Compartimentali, gli Uffici e le stazioni della Rete, ferme stando le riserve e le prescrizioni, di cui all'Ordine di Servizio n. 62 del 1910 per l'accertabilità, a prima vista, della autenticità delle monete stesse, abbiano a continuare ad accettarle negli incassi, sino a contraria disposizione, astenendosi però dal rimetterle in circolazione sia nei pagamenti al personale o ai terzi, sia nei resti agli sportelli.

Le Casse Compartimentali debbono eseguire il sollecito versamento di tutte le monete accettate di tale specie e conio alla Sezione di Regia Tesoreria in sede, contro cambio d'altra valuta, o usandole nei pagamenti di somme dovute.

Ordine di Servizio N. 150. (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

In seguito ad accordi intervenuti colla Società Anonima per la Ferrovia Cancello-Benevento, a partire dal 1° luglio 1910 avrà luogo con la medesima lo scambio di facilitazioni per biglietti d'abbonamento, previsto dal Regio Decreto N. 705

del 3 settembre 1909 pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 46 dello stesso anno.

In conseguenza si dispone quanto appresso:

I.

1°. Dalla data anzidetta gli impiegati ed agenti della Ferrovia Cancello-Benevento aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, sono ammessi a fruire sulle linee dello Stato della tariffa di abbonamento per impiegati governativi, ecc., di cui all'allegato N. 6-C alle Tariffe e condizioni, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'allegato medesimo.

2°. Il rilascio dei biglietti di abbonamento di cui trattasi avrà luogo per le linee delle Ferrovie dello Stato diramantisi dalla stazione comune di Cancello e soltanto per percorrenze non maggiori di 60 km a partire dalla stazione stessa,

E' fatta eccezione per gli abbonamenti chiesti per cure balnearie e climatiche in conformità al comma *b*) punto 2, del predetto allegato N. 6-C., i quali possono essere emessi per un percorso su qualsiasi linea dello Stato, purchè non superiore sempre a km. 60.

I richiedenti dovranno versare preventivamente alla stazione comune di Cancello (gestione Stato) l'importo del diritto fisso (L. 1) allegando poi alla domanda (Mod. I-61) la ricevuta che verrà loro rilasciata.

3°. La stazione di Cancello. ricevendo domande Mod. I-245 per tessere di riconoscimento da parte di impiegati ed agenti della Ferrovia Cancello-Benevento vi darà corso sollecitamente inviandole alla Divisione Movimento e Traffico di Napoli e trasmetterà invece al « *Servizio Centrale VIII, Ufficio 3°, Roma* », le domande (Mod. I-61) di biglietti, corredate della suddetta ricevuta, che dalla Direzione dell'Esercizio della linea predetta le fossero rimesse, accertandosi che risultino, dalle domande stesse, gli estremi della tessera di riconoscimento, il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto dall' abbonando e la sua residenza.

4°. I biglietti (rilasciati esclusivamente dal Servizio Centrale VIII), saranno spediti alla stazione comune di Cancello

(gestione Stato) dalla quale ha inizio l'abbonamento, ovvero (nel caso di abbonamenti per cure climatiche ecc.), a quell'altra stazione delle ferrovie dello Stato che il richiedente indicherà nella domanda.

La predetta stazione di Cancello ricevendo i biglietti ne introiterà il prezzo e lo contabilizzerà in gestione (Stato) nel modo indicato all'art. 23 (comma *b* punto 7) delle Norme per il Servizio Contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi.

5°. Il pagamento delle quote rateali per la periodica rinnovazione della validità dei biglietti di cui trattasi, acquistati a pagamento rateale, deve effettuarsi esclusivamente nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato, oppure alla gestione « Stato » della stazione di Cancello.

6°. I biglietti di abbonamento eventualmente non ritirati entro dieci giorni, dovranno essere annullati, restituendoli all'ufficio emittente.

II.

7°. Dalla stessa data — 1 luglio 1910 — gli impiegati ed agenti delle Ferrovie dello Stato aventi carattere di stabilità, esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova, potranno ottenere gli stessi biglietti di abbonamento a tariffa ridotta di cui all'allegato N. 6-C alle Tariffe per percorsi sulla linea Cancello-Benevento.

8°. Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda (Mod. I-61) pel tramite del proprio Ufficio, alla Direzione dell'esercizio della Ferrovia Cancello-Benevento in Napoli unendo alla domanda la propria fotografia, e indicandovi la residenza ed il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto.

9°. Pel riconoscimento dell'identità personale di ciascun abbonato alla Ferrovia Cancello-Benevento non verrà rilasciata alcuna tessera speciale essendo a ciò sufficiente la fotografia contenuta nel biglietto d'abbonamento.

10°. I biglietti di abbonamento emessi dalla Ferrovia Cancello-Benevento saranno inviati o rimessi direttamente alla stazione di Cancello (gestione della Secondaria) per essere

quivi ritirati a cura degli interessati, i quali riceveranno all'uopo opportuno avviso.

11°. Il prezzo complessivo dei biglietti di abbonamento o l'importo delle rate periodiche dovuto per la rinnovazione di quelli acquistati a pagamento rateale, devono essere pagati sempre alla stazione comune di Cancello (Gestione della Cancello-Benevento) oppure ad una stazione interna della linea secondaria.

Per i percorsi sulla Ferrovia Cancello-Benevento saranno da applicarsi i prezzi degli abbonamenti in vigore su detta linea indicati nell'Allegato prospetto, ridotti del 50 %.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle ***gestioni.***

Ordine di Servizio N. 151. (Servizi VII, e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Castelfranco Veneto-Treviso.

Dalle ore 0 del 5 luglio 1910 viene attivato il doppio binario sul tratto Castelfranco Veneto-Treviso della linea Vicenza-Treviso, con un bivio per Belluno situato alla fermata di Treviso Porta Cavour.

Il tratto fra la stazione di Treviso e la fermata di Treviso Porta Cavour, diviene quindi comune alle linee Vicenza-Treviso e Treviso-Belluno.

Il bivio è protetto:

verso Vicenza, da semaforo ad un'ala di 1ª categoria (preceduto a m. 808 da semaforo di 3ª) a m. 97 dalla punta del deviatoio;

verso Belluno, da semaforo ad un'ala di 1ª categoria (preceduto a m. 808 da semaforo di 3ª) a m. 94 dalla punta del deviatoio.

Verso Treviso, da due ali semaforiche di 1ª categoria, sorrette da un supporto a T (precedute a m. 750 da semaforo ad un'ala di 3ª categoria) a m. 150 dalla punta del deviatoio: delle due ali semaforiche di 1ª categoria quella a sinistra comanda ai treni per Vicenza, l'altra ai treni per Belluno.

I detti segnali si trovano tutti a sinistra dei treni cui comandano, e per la loro manovra, come per quella dei deviatoi del bivio, sarà attivato un apparato centrale collocato in apposita cabina.

Il disco girevole che attualmente protegge la stazione di Treviso rispetto ai treni provenienti da Belluno, assumerà la stessa funzione anche rispetto ai treni provenienti dalla linea d Vicenza, e verrà per conseguenza soppresso, dalla data suindicata, il disco girevole che ora comanda a questi ultimi treni.

Inoltre verranno spostati da destra a sinistra, rispetto ai treni cui comandano, i dischi di 2ª categoria delle stazioni sottoindicate, collocandoli alle progressive chilometriche ed alle distanze dall'asse dei rispettivi fabbricati viaggiatori per ciascuno qui appresso risultanti:

Castelfranco V disco lato	Albaredo	al Km.	36 + 985	ossia	a m.	1490	dall'asse del F. V.
Albaredo disco lato	Castelfranco V	al Km.	40 + 640	ossia	a m.	1154	»
	Istrana	»	» 42 + 980	»	»	1185	»
Istrana »	Albaredo	»	» 47 + 423	»	»	1289	»
	Paese	»	» 49 + 968	»	»	1256	»
Paese »	Istrana	»	» 52 + 055	»	»	1314	»
	Treviso P. C.	»	» 54 + 349	»	»	930	»

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 152. (Servizio VIII).

Emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Col 1° luglio 1910 il servizio di emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere per la giurisdizione del Compartimento di Torino, passa dal *Controllo Prodotti* (Stralcio), al Controllo Prodotti per la gestione piccola velocità di Torino.

Per conseguenza, nella 1ª pagina dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 106-1910 deve correggersi l'indicazione « Controllo Prodotti di Torino (Stralcio) » in quella di « Controllo Prodotti P. V. di Torino ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 153 (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 41-1910).

Come da partecipazione dalle Ferrovie Belghe dello Stato, la stazione di Bruxelles (Bassin) è stata soppressa.

Di conseguenza, nella tariffa diretta italo-belga (via Gottardo), edizione 1° settembre 1910, sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

Pag. 91. *Elenco delle stazioni belghe.* — Bruxelles transit (Entrepôt et Bassin) (11) — Modificare il nome in « Bruxelles transit (Entrepôt) (11) ».

Nella nota (11), appiedi della stessa pagina, cancellare tutta la seconda riga, relativa alle attribuzioni nella stazione di Bruxelles Bassin.

Pag. 174, 176 e 217*a*, 217*b*, 217*e*, 217*f*, (2° Supplemento). — Dal nome della stazione di Bruxelles transit (Entrepôt et Bassin) cancellare le parole « et Bassin ».

Pag. 50. (ristampata col 4° Supplemento) — *Nomenclatura e classificazione delle merci.* — Aggiungere a suo posto la seguente nuova voce, colle relative indicazioni, le quali entrano in vigore col 1° luglio 1910:

17*a*	18*a*	*Apparecchi telefonici*, fonografi, grammofoni, e simili apparati per riavere dei suoni vocali ed istrumentali	3	1	1	—	—	1	1*a*	1*b*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 154. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d' abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di servizio N. 55-1907).

A decorrere dal 1° luglio 1910, è aggiunta la *validità annuale* ai biglietti d'abbonamento speciali della Serie V, VI, X, XI e XX, ai prezzi rispettivamente qui appresso indicati:

Serie	Per una persona			Per due persone della stessa Ditta		
	1ª classe Lire	2ª classe Lire	3ª classe Lire	1ª classe Lire	2ª classe Lire	3ª classe Lire
V	1100	770	495	1450	1015	660
VI	1100	770	495	1450	1015	660
X	845	570	340	1125	760	450
XI	845	570	340	1125	760	450
XX	845	570	340	1125	760	450

Gli uffici d'emissione verranno forniti di una conveniente scorta delle Serie suddette, per poterne cominciare la vendita dall'accennata decorrenza.

Opportune aggiunte dovranno essere praticate per ogni Serie nelle tabelle dell' allegato N. 6-A, pubblicato colla 2 Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti e di cui all'Ordine di Servizio N. 231-1909 punto II. —

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 155 (SERVIZIO VII).

Disposizioni pel trasporto di rotabili ferroviari a mezzo dei Ferry-Boats dello stretto di Messina.

Pei veìcoli che debbono essere trasportati in servizio attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei ferry-boats debbono essere osservate le prescrizioni e limitazioni seguenti:

1. I veicoli a due assi, a qualunque Amministrazione appartengano, sono ammessi qualunque sia la distanza fra gli assi estremi.

I veicoli a due assi con passo superiore a m. 5,00 non dovranno però avere sotto il telaio, parti che distino in senso verticale meno di m 0 370 dalle rotaie, ed in senso orizzontale meno di 1 m. dagli assi delle sale montate del veicolo.

2. I veicoli a tre assi, sono esclusi dal trasporto a mezzo dei ferry-boats.

3. I veicoli a quattro o più assi di massima sono anche essi esclusi dal trasporto a mezzo dei ferry-boats.

Potranno però essere trasportati a mezzo dei ferry-boats soltanto i carri a carrelli della F. S. (ad eccezione dei carri Poz 691000, 691005, 691100 a 691109) ed alle condizioni seguenti:

a) per ogni corsa non può essere trasportato che un solo carro a carrelli;

b) esso dovrà essere caricato sul ferry-boats per primo e scaricato per ultimo.

4. I trasporti pei quali si richiede l'impiego di più di un veicolo (trasporti su carri congiunti uniti o no dagli apparechi d'attacco, trasporti che richiedono l'impiego di carri scudo, i quali non possano essere tolti durante le manovre di carico e scarico dai ferry-boats, ecc.) sono esclusi dal trasporto sui ferry-boats.

5. Infine possono essere ammessi sui ferry-boats quei veicoli e quei trasporti che da esplicite comunicazioni del Servizio Centrale X risultino atti ad essere trasportati a mezzo dei ferry-boats, sia con autorizzazione temporanea, quanto permanente. Per ora si rammenta che sono ammessi al transito per-

manente le carrozze 1657 a 1661 della C. I. W. L. (vedasi prospetto dei veicoli della C. I. W. L. ammessi a circolare sulle F. S.).

6. L'Ufficio della navigazione in Messina è autorizzato ad accettare pel trasporto rotabili a 2 assi od a carrelli portanti la marca F. S. i quali secondo le precedenti disposizioni non potrebbero essere trasportati, quando in base alle condizioni di livello e tranquillità delle acque, e di carico dei ferry-boats, ritenga che il carico e scarico di essi possa farsi senza inconvenienti.

In tali casi dovranno però essere prese le necessarie precauzioni per ridurre al minimo possibile la inclinazione del ponte mobile rispetto all'orizzontale inclicazione che non dovrà sorpassare il 2,5 %.

Le stazioni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni dovranno poi segnalare tali veicoli ai Verificatori locali, onde vengano visitati prima di essere messi in composizione ai treni.

Fuori servizio potranno essere trasportati veicoli non soddisfacenti alle condizioni sopra accennate, purchè le manovre di carico e scarico dai ferry-boats vengano fatte con speciali precauzioni in modo di limitare la inclinazione del ponte mobile alla minima possibile.

Dopo avvenuto il trasporto sui ferry-boats e prima che essi siano messi in composizione ai treni, tali veicoli dovranno essere accuratamente verificati onde constatare che non abbiano subìto avarie.

Per il trasporto delle locomotive verranno usate le consuete precauzioni e, quando si tratti di locomotive apartenenti a gruppi non mai transitati sui ferry boats, dovranno essere domandate, di volta in volta, istruzioni al Servizio X.

Ordine di Servizio N. 156. (SERVIZIO I).

Trasloco della Divisione « Trazione elettrica » da Roma a Firenze.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 297 del 1909, si porta a conoscenza che col 1° luglio 1910 anche la Divisione « Trazione elettrica » del Servizio centrale della trazione e del materiale (X) viene trasferita a Firenze.

Ordine di Servizio N. 157. (SERVIZIO VII).

Estensione di Servizio nella stazione di Montecarotto.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1906 e N. 141-1909)

La stazione di Montecarotto, della linea Orte-Ancona, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a G. V., in colli non eccedenti il peso di kg. 100 cadauno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, dal 1° luglio 1910, viene abilitata anche al servizio della P. V. Ordinaria, limitatamente ai trasporti a carro completo delle merci appartenenti alle ultime tre classi delle Tariffe.

Di conseguenza, a pag. 9 della « Prefazione Generale dell'Orario Generale di servizio 1° maggio 1910 (Parte Seconda) », le lettere *LG* esposte di fronte al nome della stazione di Montecarotto, si debbono sostituire con *LO*-a, e a pag. 58 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche – edizione 1° luglio 1908 » – si deve aggiungere nella colonna 10 di fronte al nome della stazione di Montecarotto la lettera *O* con richiamo (8), corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce alla pagina stessa.

(8) Limitatamente ai trasporti a carro completo di merci: delle ultime tre classi delle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 158. (SERVIZIO VII).

Estensione di servizio nella fermata di Godo.

A datare dal **1°** luglio 1910, il servizio merci a P. V. Ordinaria, nella fermata di Godo, della linea Castelbolognese-Ravenna, attualmente limitato ai trasporti in partenza, in solo servizio interno, di barbabietole a carro completo, ed in arrivo, pure in servizio interno, di residui di barbabietole a carro completo per il solo periodo dal 1° settembre a non oltre il 30 novembre di ogni anno, viene esteso, permanentemente, a tutti i trasporti, tanto in arrivo che in partenza, sia in servizio interno che cumulativo, di merci a vagone completo delle ultime tre classi delle Tariffe.

In conseguenza di ciò a pag. 45 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato » (Edizione 1° luglio 1908), di fronte al nome della stazione di Godo, nella colonna 10, si dovrà cancellare il richiamo (8) ed in calce alla pagina si dovrà sostituire la nota (9) con la seguente:

(9) Limitatamente ai trasporti a carro completo di merci delle ultime tre classi delle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 159. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 138-1910).

Si porta a conoscenza del personale che alla Società di Navigazione Generale Italiana subentra col 1° luglio 1910 la Società Nazionale di Servizi marittimi per l'esecuzione del servizio cumulativo ferroviario marittimo fra il Continente e la Sicilia da una parte e la Sardegna dall'altra.

Lo scambio delle merci continua ad effettuarsi nelle seguenti stazioni-transiti di mare: Genova, Livorno, Napoli e

Palermo, e fino a nuovo avviso sono da osservarsi dalle stazioni le disposizioni contenute nell'art. 34 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito e pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo, in vigore dal 1° luglio 1909.*

Si fa presente poi che, coll'assunzione da parte dell'Amministrazione ferroviaria delle linee di navigazione Civitavecchia-Golfo Aranci e Golfo Aranci-Maddalena (come dall'Ordine Generale N. 7-1910), il nolo marittimo stabilito dalla tariffa in vigore per il predetto servizio cumulativo è di spettanza delle Ferrovie dello Stato e quindi l'attuale ufficio di transito di Civitavecchia viene spostato a Golfo Aranci, nei rapporti del servizio cumulativo ferroviario-marittimo con le ferrovie Sarde, e viene abolito pei trasporti da o per Maddalena.

In conseguenza, il regolamento dei conti di cui all' art. 7 delle citate Norme deve aver luogo fra l'Agenzia delle Ferrovie dello Stato di Golfo Aranci e il Rappresentante delle Ferrovie Reali Sarde.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 54. (SERVIZIO VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio alla stazione di S. Giuseppe di Cairo.

A datare dal 1° luglio 1910 gli attuali prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio tra la stazione di S. Giuseppe di Cairo e il Comune omonimo e le località di Altare e Carcare sono modificati e sostituiti da quelli indicati nel prospetto allegato.

Pertanto alla pag. 27 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si debbono praticare le opportune variazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pag. 27 aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
S. Giuseppe di Cairo .	0.10	—	0.10	0.10	0.20	0.30	0.10	0.15	0.30	0.15	0.20	
» per Carcare	0.10	—	0.15	0.15	0.25	0.50	0.10	0.20	0.50	0.15	0.20	
» per Altare .	0.15	—	0.30	0.10	0.40	0.60	0.30	0.40	0.60	0.25	0.30	

Circolare N. 55. (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di città di Caltanissetta.

(Vedi Circolare N. 10-1909).

Con la data del 30 giugno 1910 viene chiusa l'Agenzia di città di Caltanissetta e di conseguenza cessa di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio tra la relativa stazione e la città omonima.

Per conseguenza alla pag. 14 del Prontuario tariffe dei trasporti a domicilio, si debbono cancellare il nome della stazione di Caltanissetta ed i relativi prezzi e nel prontuario generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, alla colonna 14 della pag. 22, di fronte al nome della stazione suddetta, si debbono depennare le lettere *G. P.*

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 56. (Servizio VIII).

Carico e scarico delle merci.

(Vedi Circolare N. 68-1909).

Le disposizioni della circolare n. 68-1909, circa il carico e lo scarico delle merci spedite sotto il regime della tariffa locale n. 401 P. V., valgono soltanto in quanto le dette operazioni, sia a partenza sia a destinazione, sono in facoltà delle parti. E quindi per le spedizioni destinate agli scali marittimi di Genova, Spezia e Napoli, poichè ivi lo scarico è riservato al destinatario, nessuna quota di diritto fisso è da dedursi per tale operazione dai prezzi della tariffa locale 401.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 57. (Servizio VIII).

Assegni non riscossi dai mittenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909)

Si è constatato che molte stazioni non si curano d'inviare ai competenti Controlli, gli avvisi d'incasso degli assegni non riscossi degli aventi diritto nei termini di tempo stabiliti di sei mesi e di un anno, secondo che trattisi di trasporti in servizio italiano oppure internazionale.

Nel richiamare le stazioni alla rigorosa osservanza di quanto in proposito è prescritto dall'art. 25 (primo capoverso, pag. 50) delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci, si fa loro invito di provvedere alla immediata trasmissione ai Controlli predetti degli avvisi d'incasso che si trovassero nelle condizioni di cui sopra e tuttora giacenti.

Distribuita al personale delle gestioni.

Circolare N. 58. (Servizio VI).

Versamento a magazzino di botti e di stagnate da petrolio.

A partire dalla contabilità del prossimo Luglio i Magazzini Approvvigionamenti addebiteranno ai Servizi le botti di legno e le stagnate da petrolio con lo stesso mod. F. 19 od F. 20 e separatamente dall'importo delle materie (olii, petrolio, grassi, ecc.) somministrate con detti recipienti. Questi devono essere restituiti nel più breve termine possibile al Magazzino, accompagnati da nota di versamento mod. F. 21 sulla quale saranno segnati gli estremi della spedizione.

Il Capo Magazzino assegnerà al recipiente ricevuto il prezzo di tariffa, a seconda dello stato di conservazione, per accreditarne il servizio versante.

Gli addebiti e gli accrediti dei recipienti anzicennati saranno riepilogati dai Magazzini nei prescritti riassunti mensili, allegati agli elenchi mod. F. 24 e F. 25.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

Circolare N. 52-1910 (*Bollettino N. 25-1910*). Nell' intestazione, dopo le parole « *Serravalle Scrivia* », deve leggersi « *Torino Dora, P. N.* e *P. S.* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO III - 1910

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00